der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 21

20

SEPTEMBER

9/72



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

9 SEPTEMBER 1972 · BERLIN · 21. JAHRGANG



Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR: Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10; **Redaktion: „Der Modelleisenbahner":** Verantwortlicher Redakteur: Ing.-Ök. Helmut Kohlberger; **Redaktionsanschrift:** 108 Berlin, Französische Str. 13/14; Fernsprecher: 22 03 61; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Vierteljährlich 6,— M, Sonderpreis für die DDR 3,— M.

Alleinige Anzeigenannahme: DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28—31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 1. Offsetrotationsdruck: (204) Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141—167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1, rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P.O.B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P.O.B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P.O.B. 146, Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen die Deutsche Buch-Export und Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Titelbild

20 Jahre gemeinsamer guter Fahrt der Modelleisenbahner und der Freunde der Eisenbahn mit unserer Fachzeitschrift, mit dieser Fotomontage symbolisiert von unserem Mitarbeiter Achim Delang

Fotomontage: A. Delang, Berlin

Titelvignette

Wenn Sie anstelle der gewohnten Fahrzeugvignette auf unserem Titel dieses Mal die Zahl 20 finden, dann soll es Sie daran erinnern, daß unsere Fachzeitschrift mit diesem Heft ihr zweites Jahrzehnt vollendet. Wir hoffen, auch in den nächsten Jahren allen unseren Lesern stets ein guter Begleiter zu sein.

Zeichnung: Kurt Bienias, Berlin

Rücktitel

In den ersten zwanzig Jahren des Bestehens unserer Fachzeitschrift stand die gute alte Dampflokomotive zumeist im Mittelpunkt unserer Berichterstattung. Natürlich wollen wir sie auch in Zukunft nicht ganz vergessen, doch dem Wandel der Zeit entsprechend werden die neuen Traktionsarten mehr im Vordergrund stehen.

Unser Bild zeigt: Sonderfahrt des BV Erfurt des DMV der DDR, Strecke Ilmenau/Rennsteig, kurz vor dem Bahnhof Rennsteig *Foto: Kluge*

Glückwunsch zum Zwanzigjährigen

Paul Kaiser
Mitglied des Präsidiums des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

Jahrgang 21 ist auf dem Umschlag des Organs des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, „der modelleisenbahner", zu lesen. Unsere Fachzeitschrift für den „Modelleisenbahnbau und alle Freunde der Eisenbahn" besteht in diesen Tagen also 20 Jahre. Über 240 Ausgaben sind bisher erschienen. Sie widerspiegeln in vielfältiger Weise, daß es der Redaktion und ihren zahlreichen ehrenamtlichen Mitarbeitern Schritt um Schritt, manchmal auch unter Geburtswehen gelang, das gesellschaftliche Anliegen der Modelleisenbahner und der Freunde der Eisenbahn, sinnvolle Freizeitgestaltung in unserem sozialistischen Staat zu sein, gut voranzubringen.

Dies ist Anlaß, Dank und Glückwunsch denen zu sagen, die während der 20 Jahre mit dazu beitrugen, daß die Wechselbeziehungen zwischen den vielen großen und kleinen Modelleisenbahnern unserer Republik und ihrer Zeitschrift sich ständig vertrauensvoll entwickelten.

Zu diesem Kreis gehören jene, die das erste Heft zur Herbstmesse 1952 herausbrachten, ebenso wie die Mitglieder des Redaktionsbeirates, die verantwortlichen Redakteure, die zahlreichen Autoren aus unserer Republik und aus den sozialistischen Bruderländern und auch die Hersteller, Setzer und Drucker, und nicht zuletzt unsere Leser mit ihren vielen Vorschlägen, Anregungen und ihren kritischen Bemerkungen. 5000 betrug die Auflage damals; heute beträgt sie 45 000.

Zahlreiche, vor allem junge Leser, erhielten so Einblick in die Geschichte und Entwicklung der Eisenbahn und wurden mit technischen und betriebsorganisatorischen Problemen des „großen Bruders" vertraut gemacht. Hervorzuheben ist, daß „der modelleisenbahner" stets den Gedanken der engen Freundschaft zur Sowjetunion und zu den uns brüderlich verbundenen sozialistischen Ländern bemüht war zu vertiefen.

Die Redaktion schrieb 1954 den ersten Modellbahnwettbewerb aus. Er hat sich inzwischen zu einem jährlich stattfindenden internationalen Ereignis entwickelt.

Unsere Zeitschrift hat auch wesentlichen Anteil daran, daß 1962 der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR als Heimstatt für die Modelleisenbahner unserer Republik gebildet werden konnte. Folgerichtig ist sie dann auch das Organ des Verbandes geworden. Seinem Präsidium sowie der Leitung des Ministeriums für Verkehrswesen sei für Rat und Unterstützung ebenfalls Dank gesagt.

Groß ist die Palette der in den einzelnen Jahrgängen diskutierten Fragen. Der Bogen spannt sich von technischen und Normenproblemen über das Bekanntmachen mit den Erzeugnissen der angesehenen DDR-Modellbahnindustrie bis zu den vielfältigsten Berichten und Erfahrungsaustauschen vom Leben in den Arbeitsgemeinschaften der Modelleisenbahner.

Die Redaktion sollte auch in Zukunft der politischen und technischen Bildung, Erziehung und Information der Modellbahnarbeitsgemeinschaften ihre besondere Aufmerksamkeit schenken. Das gleiche gilt für die weitere Vertiefung der langjährigen Verbindungen zu den Bruderzeitschriften aus den sozialistischen Ländern.

Alles in allem: Die Mitarbeiter des „modelleisenbahner" können innerhalb von 20 Jahren auf viele wertvolle Leistungen zurückschauen. Klar ist auch, daß der Verband und unsere Modelleisenbahner noch viel von ihrer Zeitschrift erwarten. Die große Leserschar hofft auf aussagekräftige Beiträge und interessante Anregungen und Hinweise, die das Verbandsleben bereichern und den Modellbahnfreunden neuen Stoff für eigene Überlegungen und schöpferische Betätigung mit der kleinen Eisenbahn vermitteln; denn sinnvolles Tun in der Freizeit führt letztlich auch zu hohen Leistungen im Beruf und im Wirken für unsere sozialistische Sache. Darum allen, die den „modelleisenbahner" gestalten, neue Jahre erfolgreichen Schaffens.

HANS-OTTO VOIGT, Dresden

Modellbahnausstellungen – gestern und heute

Das Herz eines richtigen Modelleisenbahners schlägt immer dann höher, wenn er eine gut ausgestattete und technisch einwandfreie Modelleisenbahnanlage betrachtet, auf der ein wirklichkeitsnaher Bahnbetrieb abgewickelt wird. Aber auch auf alle anderen Zuschauer, ob jung oder alt, wirken die kleinen fahrenden Züge wie ein Magnet, besonders dann, wenn Landschafts- und Hintergrundgestaltung naturgetreu nachgebildet wurden. Wie gern möchte man da nicht nur ein Betrachter sein, sondern selbst am Fahrpult stehen und die Züge fahren lassen oder auch Weichen und Signale bedienen!

Daß das Vorführen einer großen Ausstellungsanlage über Wochen hinaus Nerven und Konzentration kostet, vermuten wohl nur wenige der Zuschauer. Konzentration ist nötig, um eine größere Zahl von Modellzügen, teilweise gleichzeitig unfallfrei über die Strecke zu bringen; Nerven — um die Tücken des Materials zu besiegen. Gerade aber in der steigenden Qualität des Materials ist der Fortschritt in der Modellbahntechnik in den letzten 20 Jahren zu erkennen. Wie sah es damals vor zwei Jahrzehnten auf diesem Gebiet aus?

Ausstellungsanlagen gab es schon, und zwar in den Nenngrößen H0 und 0, wobei das Zweileiter-Dreischienen-Fahrstromsystem noch weit verbreitet war. Dabei handelt es sich meist um Anlagen, die noch aus Vorkriegs-Gleismaterial von Märklin aufgebaut waren. Aber auch Zeuke verwendete bei seiner Spur-0-Produktion das „Dreischienengleis“, um keinen Fahrtrichtungs-Umschalter in den Triebfahrzeugen einbauen zu müssen. Man mußte sich in beiden Nenngrößen durch Selbstbau von Gleismaterial helfen. Für die Nenngrößen H0 gab es bereits Schwellenband aus Pappe und Hohlprofil von 3,5 mm Höhe. Dieses mußte mit dem Schwellenband gemeinsam auf Holzleisten genagelt werden. Für den etwa notwendigen Mittelleiter wurde Kupferdraht auf Nagel- oder Schraubenköpfe gelötet.

Heute steht uns im „Pilz-Gleis“ ein hochwertiges Gleismaterial mit einer Vielzahl verschiedener Weichenformen zur Verfügung; die Spurhaltigkeit ist garantiert, weil das Schienenprofil auf jeder Schwelle fest geführt wird. Bei Verwendung von Neusilberprofil ist jede Korrosionsgefahr gebannt, die gerade bei Ausstellungsanlagen, die in Räumen mit unterschiedlicher Feuchtigkeit lagern oder betrieben werden, eine Quelle dauernder Störungen bildet.

Auch beim rollenden Material war man vor 20 Jahren noch weitgehend auf den Selbstbau angewiesen; allerdings — das wollen wir nicht verschweigen — war auch das Angebot an Bastlermaterial damals größer als heute. Bei dem Selbstbau von Fahrzeugen zahlte man mitunter viel Lehrgeld; ich denke da nur daran, daß Wagen mit starrer Achslagerung, wie sie damals üblich waren, stark zur Entgleisung neigen, weil sich Verwindungen des Gleisbettes nicht immer ganz vermeiden lassen. Ähnlich ist die Wirkung zu starr montierter Kupplungen und die schlechte Stromabnahme der Triebfahrzeuge durch Achsen, deren Lager zu wenig Spiel besitzen.

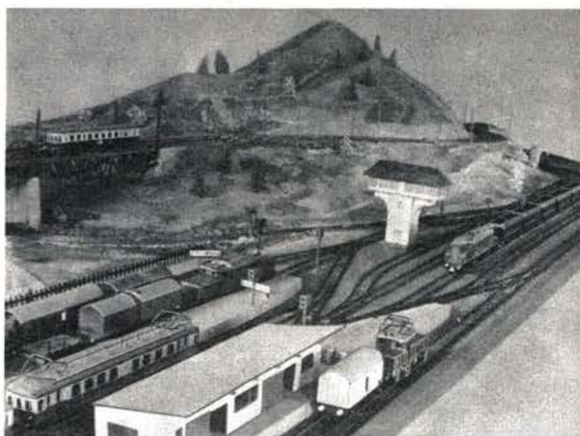
Besonders schwierig gestaltete sich bei Lokomotiven der Nenngröße 0 der Ersatz verbrauchter Motore. Man griff damals gern auf sogenannte „Wehrmachts“-Motore“ zurück, mußte aber natürlich dann das ganze Triebgestell neu bauen. Auch in der Nenngröße H0 war das Angebot von Modelltriebfahrzeugen noch nicht sehr groß, abgesehen davon, daß deren Modelltreue mit dem heutigen Stand keineswegs vergleichbar war.

Die Bespannung der Züge auf Ausstellungsanlagen sollte stets vorbildgerecht sein. Vor 20 Jahren dominierte in der Zugförderung noch die Dampflokomotive. Aber auch heute noch werden Schnellzüge auf wichtigen Strecken der DR mit Lokomotiven der Baureihen 01 und 03 gefördert. Leider warten damals wie heute die Modellbahnfreunde auf die Erfüllung eines lange gehegten Wunsches, nämlich, daß die Modellbahnindustrie unserer Republik ein Lokmodell einer dieser beiden Baureihen produziert. Daher sei die provokatorische Frage erlaubt, ob sie es noch schafft, bevor die letzte Dampfschnellzuglokomotive von den Strecken der DR verschwunden ist? Es wäre doch sehr schade, wenn alle Dampflokfreunde diese Hoffnung begraben müßten! Auf modelltechnischem Gebiet brachte die

Bild 1 Die erste H0-Anlage ohne Mittelschiene in der DDR, Modellbahnanlage „Schnuckenheim“, erbaut im Jahre 1950 von Fritz Hornbogen, Erfurt



Bild 2 Und hier ein weiterer Ausschnitt dieser für damalige Zeiten recht ansehnlichen H0-Anlage



Epoche der angehenden 50er Jahre Höhepunkte im Anlagenbau. Es sei hierbei an die großen Ausstellungsanlagen zur Dresdner Weihnachtsmesse erinnert. Durch eine glückliche Verbindung von weihnachtlicher Volkskunstschau mit einem Sonderverkauf stark gefragter Warengruppen waren hohe Besucherzahlen garantiert. Für die Ausgestaltung einer Modelleisenbahnanlage bis zu einer Grundfläche von 200 m² konnten mehr Mittel als sonst üblich bereitgestellt werden. Auf künstlichen Wasserstraßen innerhalb der Anlage verkehrten Elektroschiffe; Verladeanlagen „Eisenbahn — Frachtschiff" wurden im Betrieb vorgeführt. Auch Nahverkehrsmittel, wie Straßenbahn oder Obus und Bergbahnen fehlten nicht. Standort und Anlagengrundriß wechselten jedes Jahr, ebenso war die Dekoration — meisterhaft von dem bekannten Grafiker Wolgram gestaltet — mal auf Sommer, mal auf tiefen Winter abgestimmt. Außer der Hauptbahn war mitunter auch eine Schmalspurbahn vorhanden.

Wenn man von Höhepunkten in dieser Epoche spricht, muß man unbedingt die große Spur-1-Anlage des Modellbahnfreundes Rust aus Potsdam erwähnen, der bereits damals in dieser Nenngröße wahre Wunderwerke an Modelltreue schuf. Das trifft nicht nur für Lokomotiven und Wagen zu, sondern auch für sein Gleis- und Weichenmaterial. Zweischienengleis und schlanke Weichen waren damals absolut keine Selbstverständlichkeit, sondern sind vielmehr als Pionierleistung zu werten. Die Länge der Fahrzeuge und die Ausdehnung der Weichenstraßen verlangten nach einem außergewöhnlich großem Raum; die ehemalige Reithalle im Potsdamer „Neuen Garten" erwies sich als Domizil für diese Anlage gerade als ausreichend groß genug! Dort steht sie auch heute noch, denn als ortsfeste Anlage kann sie nicht umgebaut werden.

Fast an allen Orten, in denen damals eine Modellbahn-Ausstellungsanlage gezeigt wurde, kam es nach und nach zur Gründung von Arbeitsgemeinschaften. Vor Gründung des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR wurden sie mitunter von der Kammer der Technik betreut. Ein wirkliches Aufblühen dieser Gruppen konnte aber erst durch die zielstrebige Hilfe und Organisation des DMV der DR ermöglicht werden.

Jede Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft — ausgenommen vielleicht die der Freunde der Eisenbahn — möchte eine Gemeinschaftsanlage ihr eigen nennen, um praktisch bauen und einen Fahrbetrieb vornehmen zu können; aber auch, um diese Anlage der Öffentlichkeit zu zeigen. Nicht zuletzt werden damit Mittel für den Weiterbau der Anlage erwirtschaftet. Da aber große Gemeinschaftsanlagen viel Aufwand an Arbeit und Platz erfordern, dauert es mitunter Jahre, bis eine solche Anlage vorführbereit ist. Zur Überbrückung dieser Zeitspanne kam man Ende der 50er Jahre auf den glücklichen Gedanken, eine Ausstellung von Heimanlagen der Mitglieder einer Arbeitsgemeinschaft zu veranstalten und auf diese Weise einen Einblick in das Schaffen und Können der Modellbahnfreunde zu geben.

Die erste größere Ausstellung dieser Art wurde in Ostritz praktiziert und erregte berechtigtes Aufsehen. Wenn auch bei der ersten Ausstellung dieser Gruppe manche Heimanlage noch den einen oder anderen Mangel aufwies, im folgenden Jahr war schon die Qualität der ausgestellten Anlagen erheblich verbessert worden. Die Vergleichsmöglichkeiten zwischen den ausgestellten Anlagen wirkten sich erzieherisch aus und befruchteten das Schaffen der Freunde untereinander in erheblichem Maße. Den Zuschauern wird so demonstriert, welche Möglichkeiten sie selbst daheim haben, wenn sie solche Anlagen bauen, und damit empfängt das gesamte Modellbahnwesen neue Impulse und Ausbreitung.



Bild 3 Zwar ist trotz aufgestellter Fahrleitungsmaste noch keine Fahrleitung verlegt, und das Gelände ist für heutige Verhältnisse etwas zu kahl, aber immerhin war es damals beachtenswert, was man hier geschaffen hatte



Bild 4 Auch ein Lokomotivschuppen gehörte bereits zu dieser Großanlage

Bild 5 Anlage in der Nenngröße 0 von Hansotto Voigt, Dresden, ausgestellt im Sommer 1951 in Leipzig. Unser Bild zeigt einen Ausschnitt des Hauptbahnhofes mit Schmalspurgleisen.



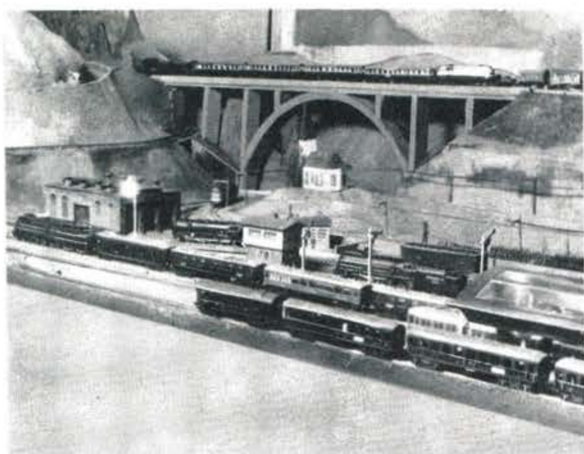


Bild 6 Auch in der Nenngröße H0 gab es damals in Dresden bereits eine 8 m × 7,7 m große Ausstellungsanlage. Gefahren wurde mit Märklin-Material und mit Selbstbauwagen. Der Henschel-Wegmann-Zug (auf der Brücke) und die Mitteleinstiegwagen baute Herr Kurt Mähler aus Dresden.

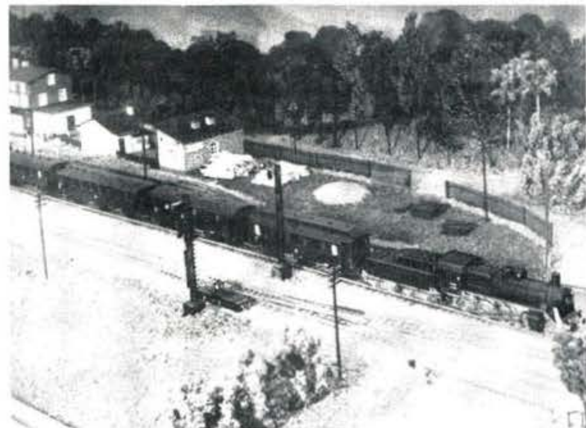


Bild 7 Im Jahre 1954 stellte man in Dresden diese 0-Anlage aus, die bereits gute Motive aufwies: Hier ein Ausschnitt am Kai mit dem Dampfer „Leipzig" der Weißen Flotte

Die weitere Entwicklung ging dahin, daß man durch Verbindung einzelner Heimanlagen untereinander eine Großanlage zusammenstellte. Die Züge gehen dann von einer auf die Gleise der anderen Anlage über. Das war und ist aber nicht so einfach zu realisieren, wie man denken sollte, eine Übereinstimmung in Aufbau und Schaltung der Anlage muß gegeben sein. Schon auf der 1. Ideenkonferenz vor zwei Jahren wurden Gedanken entwickelt, wie man durch Standardisierung der Plattenabmessungen und Verbindungen sowie der Festlegung der Übergangsstellen für Gleise und elektrische Leitungen den Zusammenschluß von Anlagen verschiedener Erbauer verwirklichen könnte. Von Freunden aus dem Bezirk Dresden des DMV wurde das „SMBS" genannte „standardisierte Modellbahnsystem" entwickelt; praktische Erprobungen sind schon durchgeführt worden. Hierbei geht es auch um die Erweiterung bestehender Anlagenteile, z. B. eines größeren Bahnhofs mit Vorgelände, zu einer Großanlage mit völlig variabler Gestaltung, um sich den räumlichen Verhältnissen der verschiedenen Ausstellungshallen besser anpassen zu können. Mit gleichen Anlagenteilen genormter, aber unterschiedlicher Abmessungen entstehen auf diese Weise ganz anders gestaltete Großanlagen. Außerdem

Bild 8 Und heute sehen Ausstellungsanlagen so aus: H0-Anlage von Peter Eickel aus Dresden, angefertigt im Jahre 1971 anläßlich des MOROP-Kongresses in Dresden

Fotos: Voigt (3), Brust (1), Hornbogen (4)



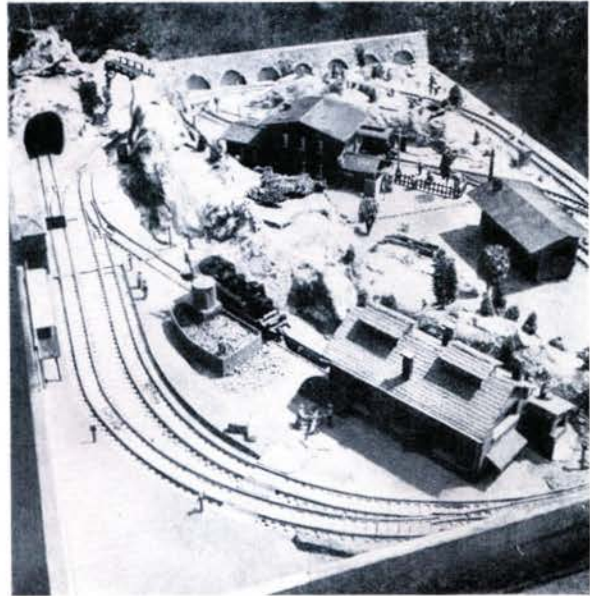
erhält man dadurch besonders handliche Transporteinheiten. An der weiteren Vervollkommnung dieses Systems wird gegenwärtig noch gearbeitet.

Vergleicht man die Modellbahn-Ausstellungen der 50er Jahre mit denen der Gegenwart, so sind letztere vor allem durch eine Breitenarbeit gekennzeichnet. Als außerordentlich fördernd für das Modellbahnwesen in unserer Republik hat sich unsere Fachzeitschrift erwiesen. Sie schuf im ersten Jahrzehnt ihres Bestehens als Grundlage das ideelle Band, das die Modellbahnfreunde zusammenführte und ihnen das notwendige Fachwissen vermittelte. Ohne eine Verbreitung dieses Wissens hätte sich unsere Arbeit nur auf Einzelleistungen besonders befähigter Freunde beschränkt. Auf der so geschaffenen Basis konnte der vor zehn Jahren ins Leben gerufene Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR fußen und so eine Organisation aufbauen, die eine Zusammenarbeit und den Wettbewerb der Arbeitsgemeinschaften untereinander ermöglichte. Ein Ergebnis dieser Arbeit sind die an vielen Orten veranstalteten und mit großem Interesse aufgenommenen Modellbahn-Ausstellungen, auf denen nicht nur Großanlagen gezeigt werden.

Daß trotzdem die Großanlagen zum gemeinschaftlichen Betrieb innerhalb der Arbeitsgemeinschaften, für Ausstellungen oder zum Zweck der Darstellung eines bestimmten verkehrstechnischen Problems — z. B. des Container- oder Trajektverkehrs — ihre Bedeutung nach wie vor behalten, konnte man auf der Ausstellung anläßlich des MOROP-Kongresses 1971 in Dresden sowie bei der Ausstellung der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" in Leipzig im Dezember des gleichen Jahres deutlich feststellen. Für das auf solchen Ausstellungen eingesetzte Modellbahnmaterial bedeutet dieser Dauerbetrieb eine wichtige Testierung und läßt erkennen, wo noch Mängel bei der Produktion solcher Erzeugnisse vorhanden sind. Wir dürfen uns heute aber glücklich schätzen, daß wir nicht mehr mit solchen Schwierigkeiten zu kämpfen haben, wie vor 20 Jahren. Erheblichen Anteil an dieser positiven Entwicklung haben hier die Ausschüsse „Normat" und deren Nachfolgerin, die Technische Kommission unseres Verbandes. Wir dürfen die berechtigte Hoffnung haben, daß künftige Modellbahnausstellungen Zeugnis ablegen von der Arbeit unseres Verbandes, von den Anregungen, die die Modellbahnfreunde von unserer Fachzeitschrift erhalten und nicht zuletzt von der Freude, die uns die Beschäftigung mit der Modelleisenbahn bereitet.

GÜNTER BARTHEL, Erfurt

20 JAHRE ANLAGENBAU



1

Es gab da vor zwei Jahrzehnten in unserer Stadt einen kleinen Laden, in dem sich regelmäßig Modellbahnfreunde trafen und dort ihre Erfahrungen austauschten.
Jeder von ihnen war bestrebt, seine neuesten Basteleien zu zeigen, und es war eine Auszeichnung, wenn dieselben später im Schaufenster ausgestellt wurden.
So ging es auch mir mit meiner „Kleinstanlage", die in unserer Einzimmerwohnung zwischen Kinderbett, Schreibtisch und bei geschlossener Tür aufgestellt werden konnte und die dann schließlich eines Tages auch ins Schaufenster kam. Das war gut möglich, denn sie war nicht nur klein, sie konnte außerdem auch zusammengeklappt werden.
Im Schaufenster wurde sie als „wirkliche Modellbahn" vorgestellt.
Da gab es einen kleinen Bahnhof mit zwei Weichen, die von einem besonderen „Stellwerk" bedient werden mußten. Es gab ein paar Trix-Lokomotiven, die sich noch aus der Jugendzeit herübergerettet hatten und die nun mit einem selbstgebastelten Gehäuse als „Kleinbahnlokomotiven" ihren Dienst verrichteten. Sie waren aus phantastischen Teilen zusammengesetzt: Die Überwurfmuttern von Fahrradventilen bildeten die Zylinder, der Schornstein war ein zusammengerolltes Stück Blech mit einer Unterlegscheibe als oberer Abschluß, nur die Kohlen auf dem Tenderansatz waren bereits vorbildgetreu, sie stammten aus dem Keller.
Es mußte aber schon damals eine Kleinbahn sein, einmal aus Platzmangel, zum anderen waren da bestimmte Erinnerungen an die Kindheit, wo man eine solche Bahn aus allernächster Nähe betrachten konnte, näm-

2



3

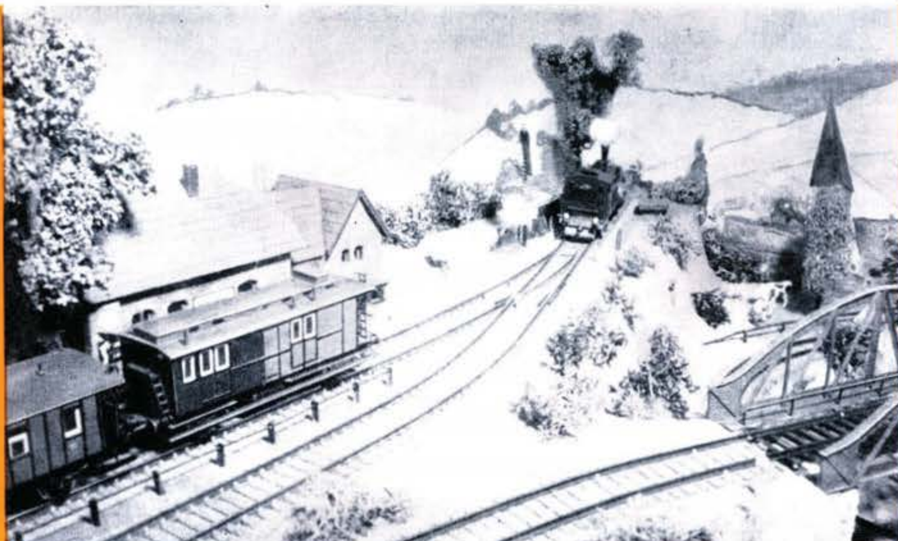
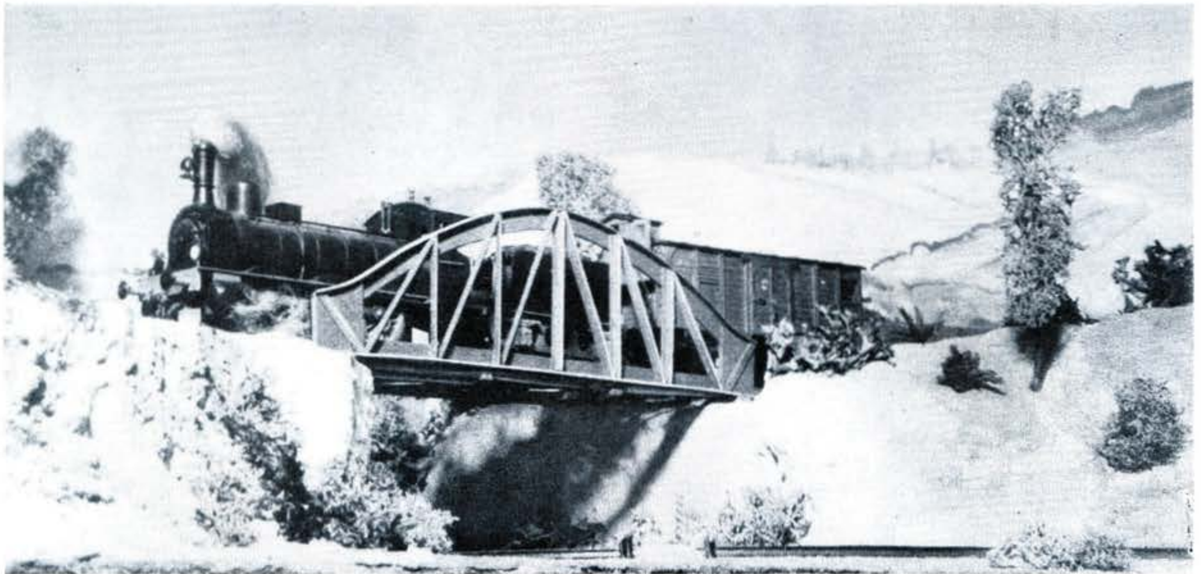


Bild 1 und 2 Kleinstanlage (zusammenklappbar) mit Kleinbahnloks

Bild 3 linke Anlagenecke früher



4

20 Jahre Anlagenbau



5

6

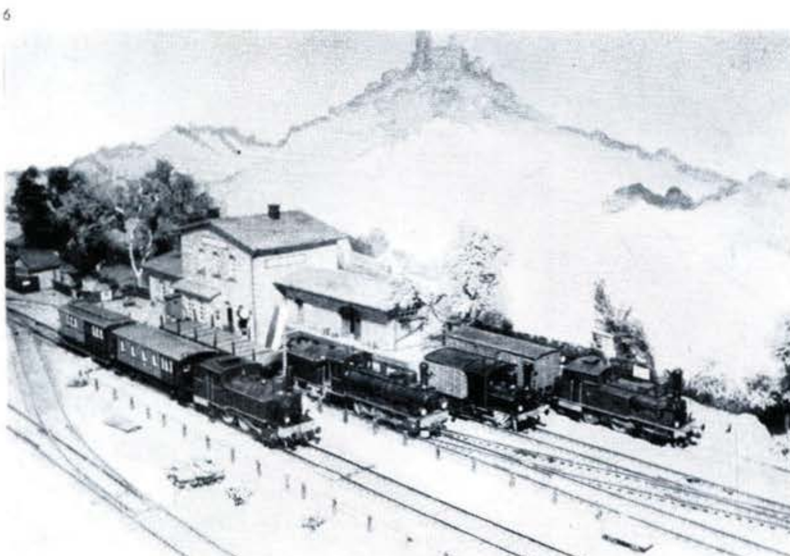


Bild 4 linke Anlagenecke später

Bild 5 linke Anlagenecke jetziger Zustand

Bild 6 rechte Anlagenecke früher (ohne Schmalspurbahn)

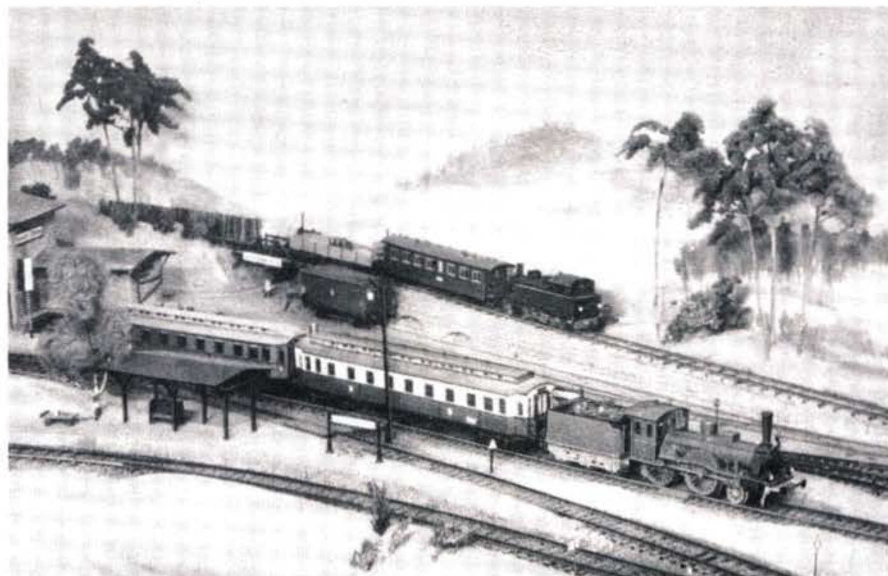


Bild 7 rechte Anlagenecke später (mit Schmalspurbahn)

lich an einem Bahndamm, wo die lustigsten Spiele möglich waren und wo stets mit großer Ausdauer der nächste Zug erwartet wurde.

Der kündigte sich schon lange vorher an. Es pfiff und läutete unaufhörlich, dann tauchte das Lokomotivchen im Einschnitt auf, pfiff wieder am nahen Überweg, stieß stoßweise helle Dampfwolken an den Seiten heraus, schaukelte dabei ein wenig und zerrte mühselig ein paar Güterwagen hinter sich her. Der Lokführer sah aus dem Fenster gleichmütig auf die Jungen hinab, die da an der Strecke standen; er hatte sie schon oft hier stehen sehen und wunderte sich nicht mehr darüber. Die Räder quietschten und klirrten an den Schienenstößen, riesig groß erschienen von unten die Wagen, und dann entschwand das Züglein, an den Kleingärten vorbei, über die Brücke, verringerte seine Geschwindigkeit, und wir wußten: Nun lief es in den Bahnhof ein.

Zurück blieb grauer Rauch, ein Geruch von Eisen, Qualm und Dampf. Zurück blieb auch die Erinnerung. Es kamen die fünfziger Jahre und mit ihnen eine Zeitschrift, die sich „Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau" nannte, in der nun vieles zu finden war, wonach man manchmal gesucht hatte. Wissenschaftler und Fachingenieure schrieben darin, und aus der Spielerei wurde eine ernsthafte Beschäftigung. Die Ansichten über Modellbahnanlagen veränderten sich — grundsätzliche Betrachtungen zur Modellbahngestaltung erschienen — es sollten eben „richtige" Modellbahnen werden. Es wuchs auch die Erkenntnis, daß mit der „Modellbahnwelt" das „Weltbild" des Betrachters im fortschrittlichen Sinne zu beeinflussen ist!

So wurde in dieser „Sturm-und-Drang-Zeit" entworfen, gebaut, abgerissen, neu entworfen, gebaut, bis eine Konzeption gefunden wurde, in der ein eindeutiges Motiv bewußt gestaltet werden konnte.

Es entstand eine Modellbahnanlage, die neben einer von Anfang bis Ende durchgeführten normalspurigen Kleinbahnstrecke noch verschiedene nach dem Vorbild gestaltete Demonstrationsstrecken besitzt, die einen Einblick geben sollen in das Eisenbahnwesen um das Jahr 1912. Dabei ist an den nördlichsten Raum des damaligen Deutschland gedacht, der zum Teil unter preußischer Verwaltung stand.

Beim genauen Betrachten der nachfolgenden Ortsangaben ist es nicht schwer, die wirklichen Orte zu erraten.

Haupteisenbahn der Königlich-Preußischen Eisenbahn-Verwaltung. (K. P. E. V.)
Eisenbahn-Direktion Stellin Altesund — Velgarth — Stellin

Normalspurige Kleinbahn der pommerschen Provinzialverwaltung Alfburger Südbahn. (A. S. B.)
Velgarth — Dohlenhorst-Heide — Peterswalde

Schmalspurige Kleinbahn der pommerschen Provinzialverwaltung Alfburger Kreisbahnen. (A. K. B.)
Velgarth-Runnenhagen — Altesund Velgarth-Runnenhagen — Damnitz Velgarth Klbf. — Zuckerfabrik

Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn. (M. P. S. B.)
Ferdinandswerth — Dohlenhorst — Friedelow
Dohlenhorst — Peterswalde-Dorfstraße — Anklin
Dohlenhorst — Peterswalde-Hafen

Die Zeit der „Metamorphosen" ist vorüber. Es bleibt nur noch das endgültige Ergebnis jahrzehntelangen Suchens im Detail zu vervollständigen, einen höchsten betriebssicheren Zustand zu erreichen, und sicher wird mir dabei unsere Fachzeitschrift weiter so behilflich sein wie bisher.

Bild 8 rechte Anlagenecke jetziger Zustand (Bahnhof Velgarth)
Fotos: Lars-Peter Barthel



GÜNTER KÖNIG

Geburtstag am Saalestrand

Erinnerungen und Betrachtungen zum 80jährigen Bestehen der Naumburger Straßenbahn

Die Straßenbahn der weithin bekannten Domstadt Naumburg im reizvollen Thüringer Burgenland an Saale und Unstrut begeht am 15. September 1972 ihr 80jähriges Bestehen. Für diese Jubilarin soll daher im folgenden ein wenig aus ihrem Dasein berichtet werden, wobei durch die Fälle des Geschehens hier nur das Wesentlichste erwähnt werden kann.
Bevor der erste fauchende, in Dampfwolken gehüllte Straßenbahnzug über die Schienen ratterte, gab es in der alten Handelsstadt Naumburg überhaupt noch keinen ausreichenden öffentlichen Stadtverkehr. Für die Kreise, die nicht über einen eigenen Pferdewagen verfügten, hatte sich schon lange das Bedürfnis nach einem Verkehrsmittel herausgebildet. Der Rat der Stadt trug diesen Wünschen insofern Rechnung, indem er Anfang des Jahres 1700 den Bürgern eine seiner „Portechaisen" (Sänften) zur allgemeinen Nutzung zur Verfügung stellte. Diese stand am Herrentor, und die Stadtsoldaten waren verpflichtet, alle Bürger gegen tarifmäßiges Entgeld innerhalb Naumburgs zu befördern. Nach dem Krieg 1813 unterhielten dann die Naumburger Landkutscher und einige Gasthäuser Kutschen für den allgemeinen Gebrauch, was jedoch bei dem holperigen Pflaster ein zweifelhaftes Vergnügen war. Bald nach dem Bau der Thüringer Eisenbahn, an deren Zustandekommen die Stadt Naumburg stark beteiligt war, entstand der Wunsch nach einer guten Verkehrsverbindung zum entlegenen Bahnhof. Die Hotelkutschen fuhren nur zu den Zügen, mit denen sie Gäste erwarteten, und die Lohnkutscher hielten an ihrer Gewohnheit fest, sich bestellen zu lassen.

Im Jahre 1865 hörten die Naumburger vom Bau der ersten deutschen Pferdebahn in Berlin, und schon im folgenden Jahr erschien in der Naumburger Zeitung der Vorschlag, auch in Naumburg eine Pferdebahn zu bauen. Das Zustandekommen wurde jedoch durch Krieg verhindert, danach verschob der Wechsel im Stadtregiment die Pläne und ein neuer Krieg ließ sie völlig einschlafen. Erst 1885 legte der Ingenieur Frohwein einen brauchbaren Plan zum Bau einer Pferdebahn vom Bahnhof zum Stadtzentrum vor. Zwar scheiterte das Unternehmen an der Finanzierung, jedoch verstummten die Wünsche der Bevölkerung nicht. 1889 wurde ein Plan des Ingenieurs v. Kreyfeld angenommen, der nun eine Dampfbahn vorsah und dafür auch im Oktober 1891 von der Regierung die Konzession erhielt. Als Fachmann hatte v. Kreyfeld sehr richtig die Verkehrsbedürfnisse erkannt, wollte die Bahn aber nicht selbst betreiben, sondern seine Konzession wieder verkaufen. In der Firma Heyl-Charlottenburg fand er einen Abnehmer, die aber nun gleich zum elektrischen Betrieb riet und ebenfalls die Konzession wieder veräußern wollte. Die Stadt konnte sie damals nicht erwerben, denn ihre Finanzlage war durch zahlreiche Kommunalbauten außerordentlich angespannt.
Da schlug Naumburgs Oberbürgermeister Kraatz den Bau einer Straßenbahn durch die Bürgerschaft vor. Ein Ausschuß wurde gebildet und vertrat die Ansicht, eine Dampfbahn verdiene gegenüber einer Pferdebahn den Vorzug, weil nur sie imstande sei, dem zeitweilig nach Zugankünften am Bahnhof eintretendem Verkehr gerecht zu werden, da sie mit mehreren Wagen fahre, also ein wesentlich größeres Platzangebot aufweisen könne als eine Pferdebahn. Entsprechend dem Verkehrsbedürfnis hielt man zwei Linien für erforderlich: Bahnhof-Markt-Wenzelstor und Grochlitz-Markt-Almrich. Auf einer großen Bürgerversammlung im Mai 1892 wurden diese Pläne gutgeheißen, so daß sich bereits am 18. Juni 1892 die „Naumburger Straßenbahn AG" konstituieren konnte. Am 25. Juni 1892 erhielt die Gesellschaft die „Konzession zum Bau und Betrieb einer Straßeneisenbahn". Bemerkenswert ist, daß der § 6 schon den Übergang vom Dampf- zum elektrischen Betrieb vorsah. Auch hatte sich die Stadt das Recht gesichert, einen Vertreter mit vollem Stimmrecht in die Verwaltung der Gesellschaft zu entsenden.
Als Depot war die ehemalige Reithalle am damaligen Artillerieplatz vorgesehen. Nach Abschluß der Vorarbeiten ging die Gesellschaft mit großer Tatkraft ans Werk. Die Zeit drängte, da die im Gange befindlichen Straßenpflasterungen schnellstens den Einbau der Schienen erforderten. Anfang Juli 1892 legte man die

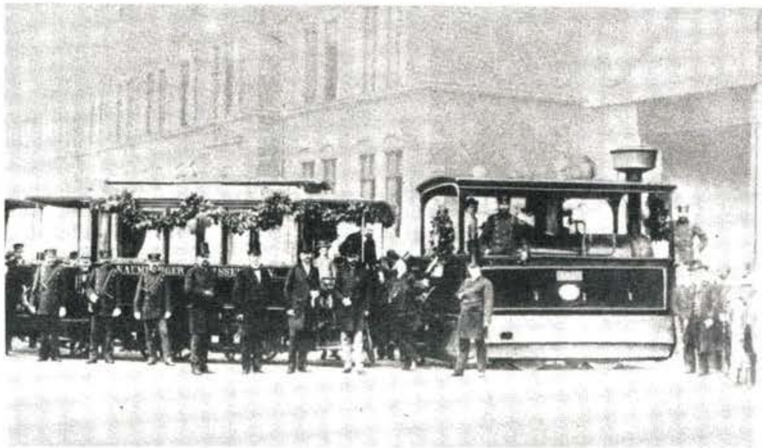


Bild 1 Eröffnung der Naumburger Dampfstraßenbahn am 15. September 1892

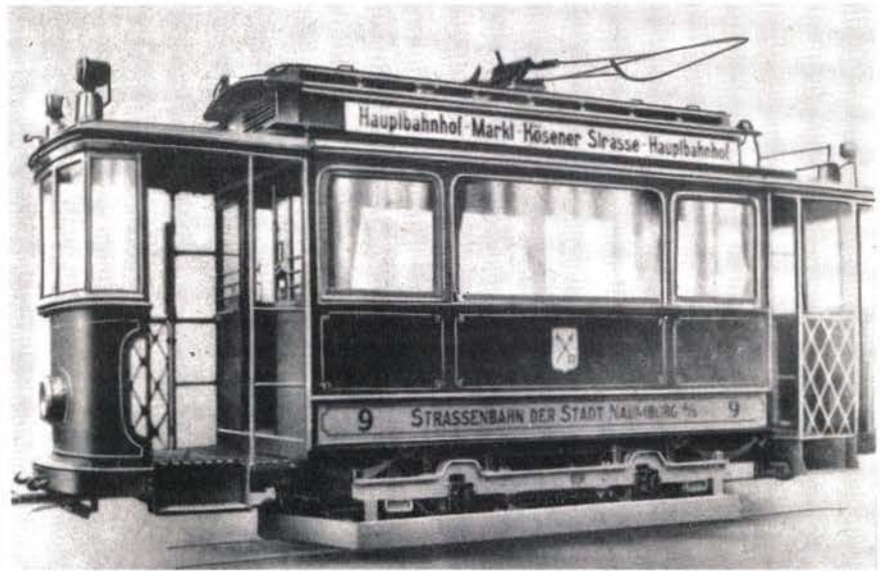


Bild 2 Die erste „Elektrische", Tw 9, verschrottet im Jahre 1956

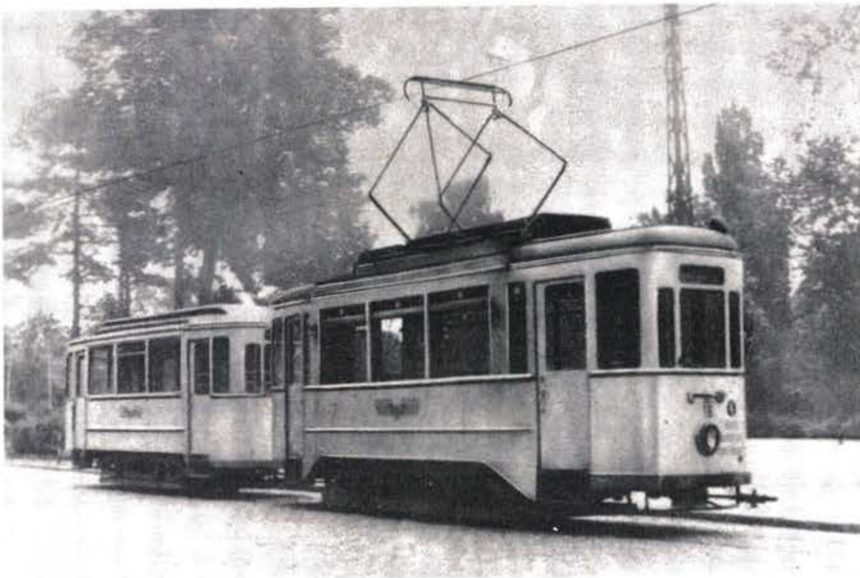


Bild 3 Jetziger Straßenbahnzug mit Tw 18 (ex Leipzig 5004) und Bw 2 (ex Halle 295)

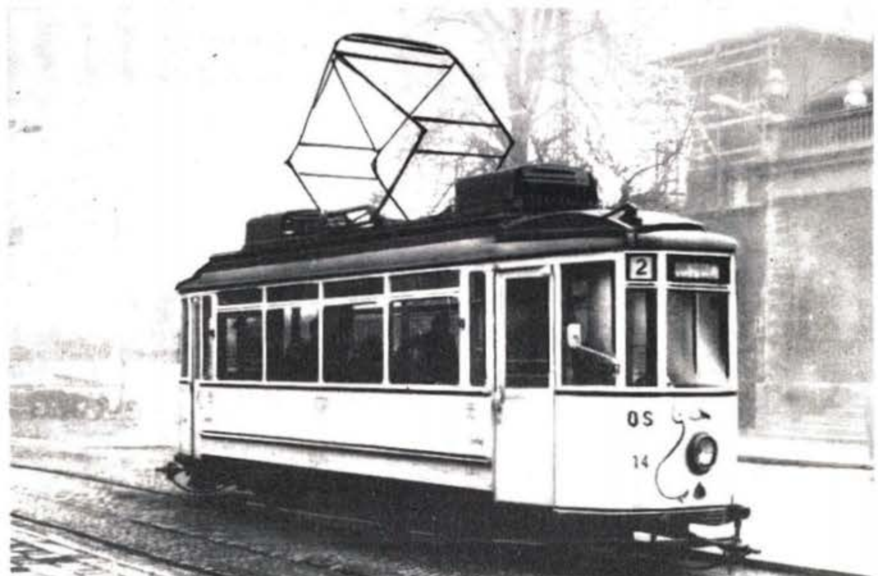


Bild 4 Einer der „Neuen" aus Halle, der Tw 14II (ex Halle 646, ex 166), erster Einsatz in Naumburg am 18. März 1972

Fotos: Verfasser

ersten Schienen am Bahnhof, und am 2. August desselben Jahres war der Oberbau beendet. Inzwischen wurde die Reitbahn zur Wagenhalle umgebaut. Die Lokomotiven lieferte die Firma Krauss & Co., München, die Anhängewagen bestellte man bei Gebrüder Lindner, Ammendorf. Die erste Maschine traf am 6. September 1892 auf dem Hauptbahnhof ein und kam schließlich unter feierlicher Musikbegleitung und dem Jubel der schaulustigen Menge in der Wagenhalle an. Die anderen Fahrzeuge trafen in den nächsten Tagen ein, und dann war es soweit: Am 15. September 1892 brauste unter großer Anteilnahme der Bevölkerung die Naumburger Dampfstraßenbahn zum ersten Mal durch die Straßen der Domstadt, die damit führend in der Verkehrspolitik der deutschen Mittelstädte wurde.

Die Strecke führte vom Hauptbahnhof über Georgenberg-Jägerplatz-Lindenstraße-Markt bis zum Wenzelstor, und sowohl bei Einheimischen wie bei Fremden erfreute sich die Bahn großer Beliebtheit, besonders die Jugend war über diese schöne Einrichtung begeistert. Jedoch die Droschkenkutscher, die in der Bahn die Vernichtung ihrer Existenz sahen, und die Geschirrführer, die gern die Gleise als bequeme Fahrbahn benutzten, wurden zu Todfeinden der Straßenbahn. Auch die Sonntagsreiter, deren Pferde vor dem Dampfroß „Männchen" machten, und die alten Jungfern, deren Möpse und Spitze mit der Bahn nun einmal auf Kriegsfuß standen, waren dieser nicht wohlgesonnen. Allen Ernstes wurden die Bahnbediensteten des öfteren angeklagt, den Tod irgendeines Hundes verursacht zu haben, weil sie die Straßenbahn nicht anhielten. Die überwiegende Mehrheit entschied sich jedoch für die Bahn und damit für den Fortschritt.

Kapitalmangel, der schon den weiteren Ausbau der Bahn verhinderte, zu schwacher Unterbau und ein zu großer Verwaltungsapparat brachten die Bahn im Laufe der nächsten Jahre in Schwierigkeiten. Gerade da zeigte sich aber die tiefe Verbundenheit der Bevölkerung mit ihrer Bahn. Den von einer erfahrenen Firma allein richtig gewiesenen Weg der Ausdehnung in der Ost-West-Richtung (Wethau-Almrich) und Umstellung auf elektrischen Betrieb wagte man nicht zu gehen. Verhandlungen mit Freyburg und Bad Kösen unter gleichzeitiger Ausnutzung der Wasserkraft in beiden Orten scheiterten, und nachdem alle Pläne, das Unternehmen mit Hilfe von Privatkapital umzustellen, sich als unmöglich erwiesen hatten, griff die Stadt ein: Am 1. Oktober 1900 ging die Straßenbahn in das Eigentum der Stadt Naumburg über. Diese versuchte mit wechselndem Glück, den Betrieb rentabel zu gestalten, und bald entstand die Frage, ob man noch erhebliche Mittel in den alten Betrieb stecken oder eine völlig neue Bahn bauen sollte. Wieder ist es das ehrenvolle Verdienst von Naumburgs tatkräftigem Oberbürgermeister Kraatz, allen Hindernissen zum Trotz die Modernisierung der Straßenbahn durch völligen Neubau unter gleichzeitiger Umstellung auf elektrischen Betrieb durchgesetzt zu haben. Den weiteren Ausbau des Bahnnetzes und den Bau einer modernen Wagenhalle erreichte er leider nicht, die Verwirklichung seiner Pläne war so schon schwer genug. Die Stadtverordneten fürchteten eine Wiederholung der schlechten Erfahrungen, sie erkannten den Fortschritt nicht und waren nur zu Teillösungen bereit.

Ein geschäftstüchtiger Unternehmer kaufte die alte Dampfbahn als Altmaterial, verschrottete sie aber nicht, sondern verkaufte sie wieder, und so geschah es, daß nach vielen Jahren staunende Italienreisende am Gardasee eine Maschine bewundern konnten, die dort noch unter ihrem alten Namen „Naumburg" im Betrieb war.

Am 8. Dezember 1906 trafen die neuen elektrischen Wagen, von Schumann-Werdau kommend, auf dem Ostbahnhof ein, in den nächsten Wochen folgten Probefahrten und landespolizeiliche Abnahme und am 2. Januar 1907 um 13 Uhr begann die neue „Elektrische" ihre erste Fahrt. Unter den Klängen einer Musikkapelle und dem Jubel der begeisterten Bevölkerung fuhren die festlich geschmückten Wagen mit zahlreichen Ehrengästen bis zum Hauptbahnhof und zurück zum Markt. Anschließend begann sie ihren Tageslauf in beiden Richtungen im 20-Minutenverkehr. Als größter Schlager jedoch erwies sich der 10-Pfennig-Einheitstarif, der die Benutzung der Bahn enorm steigerte.

Am 1. Juli 1910 wurde auf allgemeinen Wunsch der Bevölkerung die Verlängerungsstrecke bis zum Michaelistor (Kösener Straße) fertiggestellt und in Betrieb genommen, 1913 wurde dann der Ring geschlossen. Die völlige Ausnutzung der ersten Konzession bis nach Almrich und Versuche einer Straßenverbindung nach Bad Kösen scheiterten auch diesmal wieder an der ablehnenden Haltung der Stadtverordneten. Dann brachten der erste Weltkrieg und die danach folgenden Krisenjahre der Bahn zahlreiche Schwierigkeiten.

Die Herstellerfirmen hatten 1906 eine 15jährige Garantie für tadellosen Betrieb übernommen. Die Wagen waren trotz mancher unsachgemäßen Behandlung im Kriege betriebsfähig geblieben und überdauerten dank ihrer vorzüglichen Wertarbeit auch noch den zweiten Weltkrieg. Insbesondere das Werkstattpersonal leistete in den Kriegs- und Nachkriegsjahren Hervorragendes im Kampf um die Erhaltung und Wiederinbetriebnahme der Bahn.

Unter unvorstellbaren Anstrengungen gelang es, Oberbau und Wagen wieder fahrbereit zu machen, so daß die Naumburger Straßenbahn am 12. September 1945 zur großen Freude der Bevölkerung ihren Betrieb wieder aufnehmen konnte. Die nächsten Jahre waren noch reich an Entbehrungen und Schwierigkeiten, doch dank gemeinsamer Bemühungen aller Mitarbeiter ging es allmählich voran. So wurde u. a. im Frühjahr 1955 eine neue Gleichrichterstation in Betrieb genommen, auch wurde die Werkstatt nach und nach modernisiert. Zahlreiche Haltestellen erhielten Wartehallen, und kurz vor Ostern 1956 trafen zwei Reko-Triebwagen aus der Waggonfabrik Gotha ein, denen noch sechs weitere folgten. 1957 wurde dann der seit fast 20 Jahren einseitig betriebene durch den früher schon üblichen Zwei-Richtungs-Verkehr ersetzt. Im Oktober 1958 trafen zwei Beiwagen aus Halle ein, welche eine neuzeitliche Karosserie erhielten. Ferner wurden und werden Gleisnetz und Fahrleitung erneuert, und seit einigen Jahren verkehren alle Wagen schaffnerlos mit Zahlbox. Auch werden nach und nach größere Wagen aus Halle beschafft, denn es hat sich erwiesen, daß die jetzigen kleinen Wagen durch den starken Zugverkehr der Reichsbahn am Hauptbahnhof doch nicht genügend Platz bieten und deshalb in den Hauptverkehrs-Spitzenzeiten Überfüllung keine Seltenheit ist.

So rundet sich damit der erlebnisreiche Weg der Naumburger Straßenbahn durch gute und böse Zeiten ab, und die steigende Beförderungszahl von damals 170 000 Fahrgästen jährlich bis rd. 5 Mill. heute ist wohl Beweis genug für die Beliebtheit und Notwendigkeit dieses Verkehrsmittels. Naumburgs Straßenbahn hat schon viele, oft größere Bahnen in anderen Städten überdauert und ist durch ihre Wendigkeit in den engen verwinkelten Straßen der alten Domstadt einfach das idealste Massenverkehrsmittel. Sie kommt überall noch durch, wo Autobusse hoffnungslos steckenbleiben würden. Die Einwohner hängen dadurch natürlich mit Liebe an „ihrer Straßenbahn", wenn sie auch manchmal schimpfen. Aber gerade darin äußert sich ein gut Teil Verehrung des Volkes für ein Kommunalunternehmen, das nun 80 Jahre alt ist.

Dipl.-Ing.-Ök. HELMUT ÜBELHÖR, Sonneberg,
Vorsitzender der Erzeugnisgruppe Modellbahn, Modellbau und Zubehör

Die Entwicklung der Modelleisenbahnerzeugnisse in der DDR in den vergangenen 20 Jahren

Aus Anlaß des 20jährigen Bestehens der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" möchte ich einen kurzen Rückblick über die Entwicklung der Erzeugnisse der Modellbahnindustrie der DDR in diesem Zeitraum geben.

Seit dem Erscheinen der Zeitschrift wurden in den verschiedensten Artikeln, insbesondere aber unter der Rubrik „Wir stellen vor", die Erzeugnisse der Modellbahnindustrie dem Leser nahegebracht. Dadurch wurde die Zeitschrift gleichzeitig mit zu einer Chronik der Entwicklung der Modellbahnerzeugnisse, auf die ich in meinen weiteren Ausführungen gern zurückgreife.

Als 1949 mit dem ersten 2-Jahr-Plan in unserer im gleichen Jahr gegründeten Republik der planmäßige Aufbau der Wirtschaft begann, erhielt der damalige SAG-Betrieb und heutige VEB RFT-Gerätewerk Karl-Marx-Stadt, den Auftrag, eine elektrische Miniaturbahn zu entwickeln und deren Produktion aufzunehmen. Bis zu diesem Zeitpunkt war die Modellbahnproduktion überwiegend in Süddeutschland konzentriert. Nur im kleinen Rahmen wurden Fahrzeuge und besondere Bauteile unter primitiven Bedingungen in Einzelfertigung von kleinen Handwerksbetrieben hergestellt.

Einer dieser kleinen Betriebe, von dem entscheidende Impulse für die Entwicklung der Modellbahnerzeugnisse ausgingen, war die ehemalige Firma Ehlke in Dresden (siehe „Der Modelleisenbahner" 1/69). An die von dieser Firma hergestellten Wagenbausätze aus Messing- und Weißblech wird sich manch Älterer erinnern.

Das erste ausbaufähige Miniaturbahnsortiment brachte dann Ende des Jahres 1950 der VEB RFT-Gerätewerk Karl-Marx-Stadt heraus. Der Auftrag, eine elektrische Miniaturbahn zu entwickeln, war für die Arbeiter und Konstrukteure dieses Betriebes nicht leicht zu verwirklichen. Lagen doch für die Konstruktion und Produktion einer solchen Bahn keinerlei Erfahrungen vor, und es kann als Pionierleistung angesehen werden, daß trotz aller Schwierigkeiten eine für damalige Verhältnisse einwandfrei funktionierende Miniaturbahn geschaffen wurde.

Diese Erzeugnisse, unter dem Markenzeichen „PICO-Express" bekanntgeworden, kann man nicht mit heutigen Modellbahnerzeugnissen vergleichen, denn sie waren, abgesehen von den technischen Möglichkeiten der damaligen Zeit, gewissen Vorbildern der DR nur angelehnt. So gibt es für die 2achs. Dampf- und Ellok keine Vorbilder. Auch der Wagenpark war sehr einfach in seiner Ausführung. Man denke nur an die 4achsigen Schnellzugwagen. Bemerkenswert ist aber auch die Tatsache, daß trotz des Wechselstromsystems das Zweischienengleis entsprechend dem Vorbild eingeführt und so auf die störende Mittelschiene verzichtet wurde. Die Fahrspannung der Triebfahrzeuge war von 0—16 V regelbar. Der Fahrtrichtungswechsel erfolgte mittels Überstromrelais.

Als Werkstoff für Fahrgestell, Gehäuse und Räder der Triebfahrzeuge wurde Zinkdruckguß verwendet. Für die Wagengehäuse, Achslager- und Drehgestellblenden wurde Duroplast eingesetzt, während die Fahrgestelle überwiegend aus Blech bestanden.

Auf der Frühjahrsmesse 1952 wurden vom VEB Elektroinstallation Sonneberg-Oberlind, der die Produktion Ende des Jahres 1951 übernommen hatte, folgende Triebfahrzeuge ausgestellt: E 44, E 46, BR 55 und der Dieseltriebwagen BCi 4 VT—33.

Einen genauen Bericht darüber findet man im Heft 2/1952. Übrigens wurden diese Neuheiten bereits unter dem heute international bekannten Markenzeichen „PIKO-Modellbahn" (PIonier-KOnstruktion) vorgestellt. Die Nachbildung der Dampflok der BR 55 war für damalige Verhältnisse gut gelungen.

In dem angeführten Messebericht liest man, daß in der Verwendung des Materials ein Wandel eingetreten ist. Hatte man anfangs die Gehäuse aus Zinkdruckguß

Bild 1 1'B1'-Tenderlokomotive der PICO-Produktion aus den Jahren 1949/1951

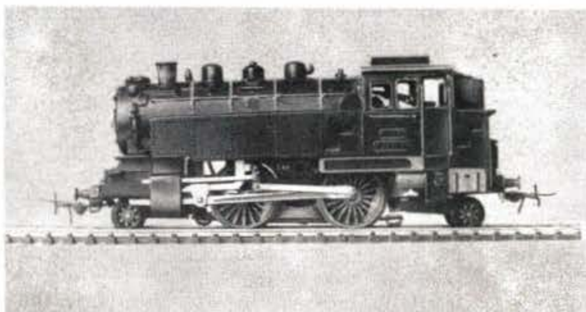
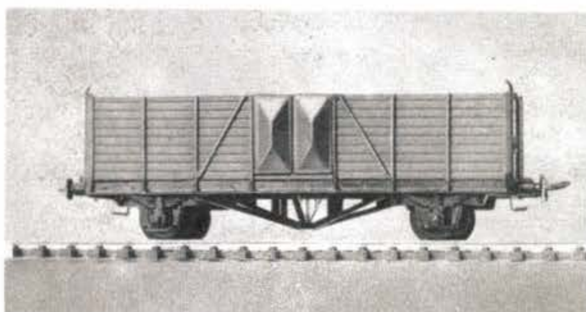


Bild 2 Offener Güterwagen, gebaut aus einem Ehlcke-Wagenbausatz



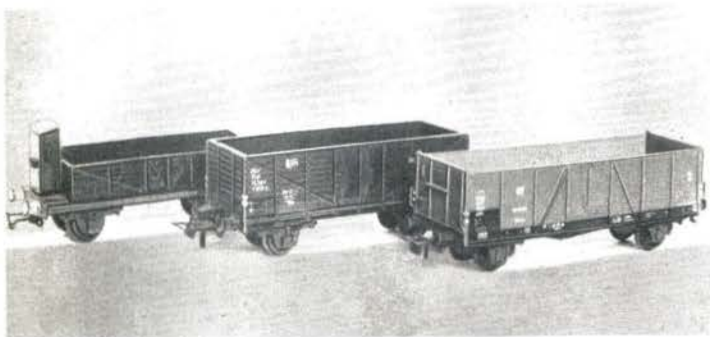


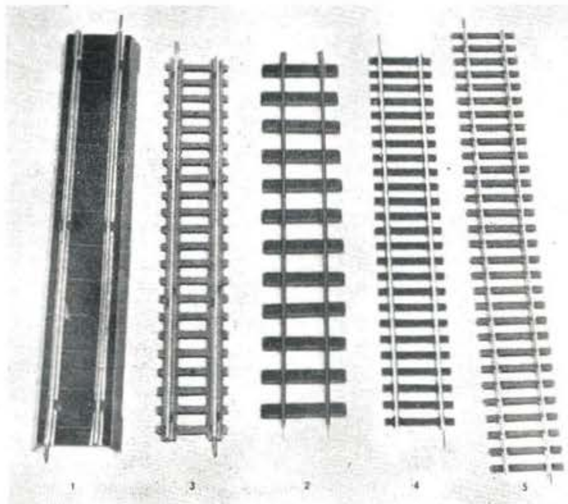
Bild 3 Drei offene Güterwagen, an welchen deutlich die Entwicklung der Modelleisenbahnerzeugnisse zu erkennen ist. V. l. n. r. offener Güterwagen 1949/51, offener Güterwagen 1954 und offener Güterwagen des VEB PIKO 1965

hergestellt, so wurde jetzt Duroplast eingesetzt. In dem Bericht heißt es: „Das Gehäuse der Lokomotive ist aus Preßmasse von ausreichender Festigkeit gefertigt, wie überhaupt dieses Material der große diesjährige Messeschlager auf dem Gebiet der Modellbahnfabrikation ist."

Mit Duroplast war es teilweise möglich, eine bessere Detaillierung der Gehäuseteile, Achslagerblenden, Drehgestellblenden usw. zu erreichen. In dem bereits zitierten Artikel erfährt man auch, welche zeitbedingten Schwierigkeiten bei dem Materialeinsatz für die Modellbahnherstellung bei den Betrieben bestanden:

„Die Bahnen der Firmen Zeuke, Berlin und Liebmann, Stadtilm, in der Spurweite 0 verdienen ebenfalls lobende Erwähnung. Beide Firmen arbeiten mit Austauschmaterial, um möglichst viel Buntmetalle einzusparen. Während die Firma Zeuke Kunstharz einsetzt, bevorzugt die Firma Liebmann die Dural-Leichtbauweise. Die Bahnen der erstgenannten Firma sind deshalb besonders interessant, weil hier erstmalig der Versuch unternommen wurde, auch bei Modellen für größere Spurweiten möglichst von der Metallverwendung abzugehen. Die aus Kunstharzschnitzelmasse von großer Festigkeit gepreßten Lok- und D-Zugwagenchassis enthalten nur noch Eisen für die Achsen. Sogar die Eisenballaste sind bei der einfachen B-gekuppelten Dampflok weggefallen, weil die Laufkränze dieser Lok mit Gummi belegt werden, die nach Abnützung ausgewechselt werden können."

Bild 4 Entwicklung des Gleismaterials: 1 – PICO-Gleis 1949/52, 2 – PIKO-Gleis ab 1953, 3 – Pappschwellengleis VEB EIO – ab 1956, 4 – PIKO-Standardgleis ab 1970, PILZ-Modellgleis ab 1956



Die bei diesen Modellen der Nenngröße 0 erstmals angewendeten Haftreifen zur Erhöhung der Zugkraft, die damals aus der Not heraus entstanden, sind bei den heutigen Modellen der kleinen Nenngrößen trotz Bleiballast nicht mehr wegzudenken.

Noch ein Werkstoff wird in diesem Zusammenhang genannt, der für die Entwicklung der Modellbahnerzeugnisse einmal große Bedeutung erlangen sollte:

„Die Firma Herr, Berlin, stellt Lokomotivräder aus Polystyrol mit eisernem Laufkranz her, die absolut rund und vollisoliert sind. Ihr Preis liegt bedeutend günstiger als der der bisher bekannten Zinkspritzgußräder mit Ringisolierung."

Ohne diesen Werkstoff wäre die Qualität und heute erreichte Vorbildtreue der Modellbahnerzeugnisse nicht denkbar. Damals war man allerdings noch nicht davon überzeugt, daß man mit Polystyrol den Werkstoff bekam, der die Entwicklung der Modellbahn zu einer großen Vervollkommnung brachte. Es mußten noch einige Jahre vergehen, bis sich dieser Werkstoff generell durchsetzte.

Für Modellbahnzubehör, insbesondere Gebäude, fanden in dieser Zeit fast ausnahmslos Holz und Pappe Verwendung. Die Ausführung der vorgestellten Erzeugnisse war dadurch oft recht einfach.

Im Messebericht zur Herbstmesse 1953 wird als Besonderheit das neue Gleis für die PIKO-Modellbahn hervorgehoben, welches aus Holzschwellen und U-Profil bestand. Es löste das Gleismaterial aus Duroplast und Messingprofil ab. Zu erwähnen sei noch die für damalige Verhältnisse sehr gut ausgefallene Baureihe 64 der Firma Gützold, Zwickau (jetzt VEB Eisenbahnmodellbau, Zwickau), die als Neuheit vorgestellt wurde und die in der Ausführung der schon früher erschienenen Baureihe 24 entsprach.

Von diesem Zeitpunkt an wurden die Fahrzeuge mehr und mehr nach wirklichen Vorbildern der DR konstruiert. Das zeigt sich sowohl bei der E 44 und BR 55 des VEB EIO, bei der BR 24 und bei der BR 64 der Firma Gützold als auch bei den Modellen der Nenngröße 0, der E 44 der Firma Zeuke und der BR 64 aus Stadtilm. Wohl kann man noch nicht von einer „Vorbildtreue" im heutigen Sinne sprechen, doch muß man die Bemühungen aller Hersteller anerkennen, unter den damaligen technischen Bedingungen Modelle nach Vorbildern der DR in guter Ausführung und Qualität herauszubringen.

Eine weitere Etappe wurde mit dem Werkstoff Maniperm eingeleitet, der erstmals auf der Herbstmesse 1953 vorgestellt wurde:

„Und noch ein Erzeugnis sei erwähnt, das fast zu einem Messeschlager wurde: Maniperm (Maniperm hergestellt aus Eisenoxyd und Bariumoxyd durch Sinterung). Aus Porzellan fertigt der VEB Keramische Werke Hermsdorf unter Zusatz von Eisensalzen einen neuen Permanentmagneten, den wir bald in Gleichstrom-Kleinmotoren für Modellokomotiven vorfinden werden." (Heft 11/53, Seite 323).

Wie schnell diese Voraussage Wirklichkeit werden sollte, bewies die Leipziger Messe 1954. Auf dieser Messe wurde der Einbaumotor 1401 mit Maniperm-Magnetring des VEB EIO vorgestellt. Die vorteilhaften Eigenschaften des neuen Werkstoffes ermöglichten die Fertigung kleiner preiswerter Motoren mit gutem Wirkungsgrad. Gleichzeitig erschien das Modell der Dampflokomotive BR 80 des VEB EIO, bei dem der Stator ebenfalls aus einem Maniperm-Magneten bestand. Weiterhin wurde das „Perma-Triebgestell 1601" für die E 44 und E 46 ausgestellt. Schließlich brachte der VEB EIO zu dieser Messe das bekannte Netzanschlußgerät ME 002 für Gleichstromfahrbetrieb mit nach Leipzig.



Bild 5 Zwei Gützold-Erzeugnisse (jetzt: VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau) links – Baureihe 24 alte Ausführung, rechts – vorbildgetreue Ausführung der Baureihe 24

Damit war eine entscheidende Wende in der Entwicklung der Modellbahnindustrie und deren Erzeugnisse vollzogen. Der Wechselstromfahrbetrieb wurde zugunsten des einfachen Gleichstromfahrbetriebes (einfacher Aufbau der Motore, eindeutige Fahrtrichtungsänderung durch Umpolen) aufgegeben.

Neben der Produktion der Triebfahrzeuge für Gleichstromfahrbetrieb wurden noch bis 1955 Triebfahrzeuge für das Wechselstromsystem gefertigt und danach deren Produktion eingestellt. Eine weitere bemerkenswerte Entwicklung des Jahres 1954 war das Modell der Güterzuglokomotive BR 42 der DR in H0 der Firma Gützold, Zwickau, (jetzt VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau). An diesem Fahrzeug findet man bereits Teile aus Polystyrol: „Drehgestellblenden des Tenders, verschiedene Luftkessel, Räder der vorderen Laufachse". Die Gehäuse von Lok und Tender waren noch aus Duroplast gefertigt. Konstruktionsmerkmale, auf die heute besonderes Augenmerk gelegt wird, sind an diesem Modell bereits zu finden und verwirklicht: „freier Kesseldurchblick und allseitig geschlossener Kessel".

Im Jahre 1956 erschienen einige Zubehörteile auf dem Modellbahnmarkt, die für die weitere Entwicklung des Modellbahnwesens bedeutsam waren. So zeigte auf der Leipziger Messe die Firma Pilz, Sebnitz (jetzt VEB Modellgleis- und Werkzeugbau) erstmals ihr heute international bekanntes Gleissystem. Zweifellos ist dieses Gleismaterial ein bedeutender Schritt in der Entwicklung der Modellbahnerzeugnisse in der DDR. So konnte man auf dieser Messe die ersten Gleisstücke und 15°-Weichen sehen. Die Anfänge dieses Gleismaterials reichen bis in das Jahr 1955 zurück, als erstmals auf der Frühjahrsmesse in Leipzig ein Gleis vorgestellt wurde, welches aus Kunststoffschwellen mit angespritzten Schienenklammern bestand, durch welche das Schienenprofil hindurchgeschoben wurde.

Der VEB EIO brachte in Verbindung mit dem bekannten Standardgleis ein Gleisbildstellwerk heraus, welches für damalige Verhältnisse einmalig auf dem Modellbahnmarkt war und in dieser Form bisher noch nicht wieder erschien. (Die Produktion mußte eingestellt werden, da die geringen Absatzstückzahlen keine rentable Fertigung zuließen). Mit den einzelnen Gleisbildelementen konnte man Gleisbildstellwerke zusammenstellen, welche das schematische Gleisbild der gesamten Modellbahnanlage oder eines einzelnen Bahnhofes zeigten. Dieses Gleisbild konnte ausgeleuchtet werden, so daß eine Gleisbesetztmeldung möglich war und außerdem der Fahrweg für jeden Zug sichtbar angegeben werden konnte. Die Signal- und Weichenstellung wurde angezeigt.

Eine weitere bemerkenswerte Entwicklung waren die Formsignale der Firma Dietzel, Leipzig. Die aus Perlon gespritzten Maste dieser Signale weisen eine gute Vorbildtreue auf.

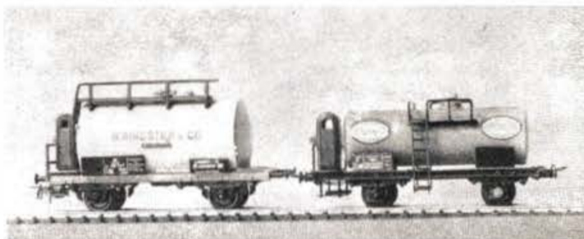
Der alsdann verwendete Werkstoff Polystyrol ermöglichte die detailreiche und vorbildgetreue Wiedergabe der vielen Einzelheiten eines Fahrzeuges und auch der Zubehörartikel. Wir finden ihn heute in allen Fertigungsbereichen der Modellbahnindustrie. Der erste Güterwagen, der aus diesem Material nach der neuen Spritztechnologie hergestellt wurde, stammte von der Firma Herr, Berlin (jetzt VEB Plastspielwaren Berlin). Die Ausführung dieses Güterwagens, der bereits erhabene Anschriften aufzuweisen hatte, entsprach noch nicht den heutigen Anforderungen einer detailgetreuen Wiedergabe des Vorbildes.

Erst im Laufe der Zeit wurden durch verbesserte, vorbildgerechtere Konstruktionsunterlagen und bessere technische Möglichkeiten im Spritzformenbau die Voraussetzungen für die volle Ausnutzung der neuen Technologie geschaffen.

Auch bei den 1956 erschienenen Reisezugwagen Citr Pr 05 und Ci Pr 08 der ehemaligen Firma Gebert und bei den sehr gut detaillierten Güterwagen der Firma Dietzel fand dieser Werkstoff Verwendung. Welche ungeahnten Möglichkeiten Polystyrol für die vorbildgerechte Wiedergabe aller Einzelheiten eines Eisenbahnfahrzeuges bietet, wurde bereits bei dem Modell der Schnellzuglokomotive der BR 03 der Firma Schicht, Dresden, (jetzt VEB Modellbahnwagen Dresden) angedeutet, welches im Jahre 1956 erschien, ebenso beim Mitteleinstiegwagen der Firma Hruska, Glashütte, (jetzt VEB Modellbahnzubehör Glashütte), der im gleichen Jahr vorgestellt wurde. Das Modell der BR 03 wies eine reichhaltige Detaillierung am Kessel und Führerhaus auf (vollständige erhabene Beschriftung, Nietnachbildung, Kesselleitungen, sehr gute Gravuren an der Rauchkammertür, schlanker Kessel, freier Kesseldurchblick).

Diese Entwicklung zur weitestgehenden Vorbildtreue fand ihre Fortsetzung mit dem im Jahre 1958 erschienenen Modell des Pwi 32 in der Nenngröße H0. Dieser vollständig aus Polystyrol gefertigte Wagen mit spitzengelagerten Radsätzen wies eine Vorbildtreue und Maßstabgenauigkeit auf, wie sie dann nur noch von

Bild 6 Zwei Kesselwagen zum Vergleich – links der vorbildgetreue PIKO-Kesselwagen, rechts ein Kesselwagen aus den fünfziger Jahren



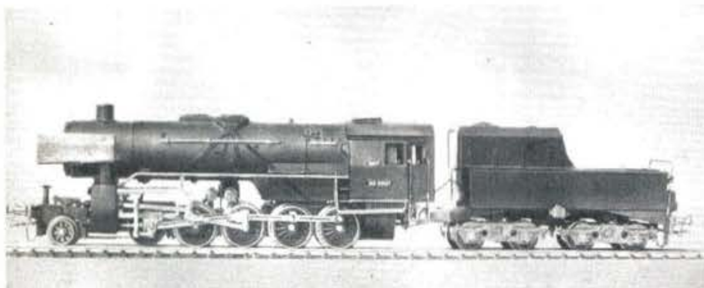


Bild 7 Modell der Dampflokomotive Baureihe 42 (1954)

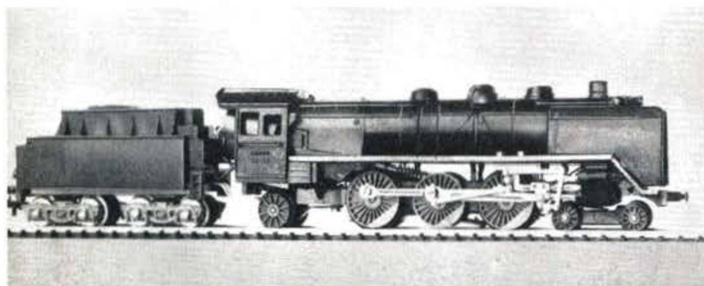


Bild 8 Modell der Schnellzuglokomotive Baureihe 03 der Fa. Schicht, Dresden (jetzt: VEB Modellbahnwagen, Dresden)

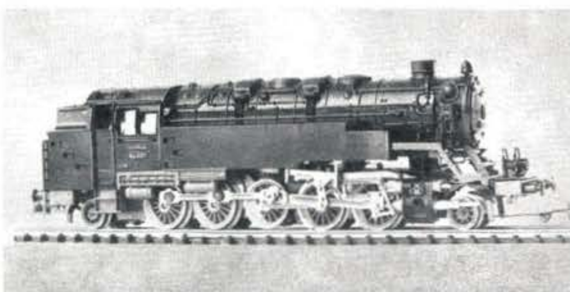


Bild 9 Ein Beispiel für sehr gute Vorbildtreue und Maßstabgenauigkeit – das Modell der Baureihe 84 der DR von der Fa. Hruska, Glashütte (jetzt: VEB Modelleisenbahnzubehör, Glashütte) Fotos: Malczyk, Königsbrück

den zur Herbstmesse des gleichen Jahres erschienenen PIKO-Güterwagen übertroffen wurde. Bei dieser neuen Güterwagenserie wurden die Möglichkeiten des Werkstoffes Polystyrol und der neuen Spritztechnologie voll ausgeschöpft. Damit war eine konsequente Entwicklungsrichtung bei der PIKO-Modellbahn festgelegt worden: „unübertroffene Vorbildtreue, konsequente Einhaltung der NEM und TGL, Maßstabsgenauigkeit und Funktionssicherheit". Das zu Beginn dieser neuen Güterwagenserie erschienene PIKO-Modell des Verschlagwagens stellte ein Musterbeispiel für alle künftigen Modellbahnentwicklungen dar.
Die Vorbildtreue dieser Wagen wurde noch dadurch erhöht, daß die gesamte Beschriftung eines Wagens genau auf das Modell übertragen wurde. Dabei ist die Schrift trotz ihrer Kleinheit lesbar!
Eine bedeutsame Sortimentserweiterung der Modellbahnindustrie der DDR erfolgte im Jahre 1957, als auf der Frühjahrsmesse erstmalig TT-Erzeugnisse ausgestellt wurden. Es handelte sich dabei um ein erstes Sortiment der Firma Zeuke & Wegwerth K. G., Berlin, (jetzt VEB Berliner TT-Bahnen), welches aus der Güterzuglokomotive BR 81, der Diesellokomotive V 200, einigen Reisezug- und Güterwagen sowie dem notwendigen Gleismaterial bestand. Diese ersten TT-Erzeugnisse zeigten bereits, daß man gewillt war, von Anfang an eine Modellbahn zu entwickeln und zu fertigen. Zielstrebige, einheitliche und konsequente Entwicklungsarbeit sind die Grundlagen für den außerordentlichen Erfolg der TT-Bahnen!
Das geschlossene, systematisch aufgebaute Sortiment hat viel dazu beigetragen, daß die TT-Modellbahn eine große Verbreitung fand. Betrachtet man die letzten Neuentwicklungen, die Diesellokomotive der BR 118 oder den Leichttriebwagen VT 2.09 der DR, so kann man erkennen, welcher Fortschritt auch bei der TT-Modellbahn seit ihrem ersten Erscheinen erreicht wurde.
Als im Jahre 1964 eine weitere Nenngröße in das Fertigungsprogramm unserer Modellbahnindustrie aufgenommen wurde, sprach man auf der Herbstmesse in Leipzig von einem „Knüller". In der Tat war diese Bezeichnung für die Neuentwicklung des VEB Piko, Sonneberg, gerechtfertigt. War doch dieser Betrieb der zweite Industriebetrieb im Weltmaßstab, der Modellbahnen im Maßstab 1:160 (Nenngröße N) herausbrachte. Aus bescheidenen Anfängen wurde schnell ein umfangreiches Sortiment. Der große Vorteil „der Bahn ohne Raumprobleme" hat zu einer schnellen Verbreitung dieser Nenngröße geführt. Was die Vorbildtreue, Maßstabsgenauigkeit und Funktionssicherheit anbelangt, so stehen diese Erzeugnisse denen anderer Nenngrößen in nichts nach. Die letzten Neuentwicklungen, die Dampflok BR 55, der Leichttriebwagen, VT 4.12, das Modell der sowjetischen Ellok TschS 4 oder das Modell des Weitstreckenwagen der SZD veranschaulichen auf eindrucksvolle Weise die Entwicklung dieser Nenngröße zu einer vollwertigen Modellbahn.
Bereits einmal wurde in diesem Artikel auf die Entwicklung und Bedeutung des Zubehörs hingewiesen. Dazu zählte auch das erste Erscheinen vorbildgerechter Straßenfahrzeugmodelle des Spezialprägewerkes Annaberg-Buchholz (jetzt VEB Modell- und Plastspielwarenkombinat Annaberg-Buchholz) im Jahre 1961.
Damit wurde eine empfindliche Lücke auf dem Zubehörsektor für die Modellbahn geschlossen. Inzwischen ist auch dieses Sortiment ausgebaut worden und zeigt eine positive Entwicklung.
Bedenkt man, welche Schwierigkeiten am Beginn der Entwicklung der Modellbahnerzeugnisse der DDR standen und überwunden wurden, dann kann man die Leistungen der Werktätigen der genannten Betriebe nicht hoch genug einschätzen. Dabei darf nicht übersehen werden, daß diese erfolgreiche Entwicklung ohne die Erzeugnisgruppenarbeit undenkbar gewesen wäre. Die in der Erzeugnisgruppe „Modellbahn, Modellbau- und Zubehör" zusammengefaßten Betriebe schufen durch enge Kooperationsbeziehungen, Rationalisierung der Produktion und durch ein aufeinander abgestimmtes Entwicklungs- und Produktionsprogramm in Zusammenarbeit mit dem Handel günstige Voraussetzungen für die erfolgreiche Entwicklung der Modellbahnindustrie der DDR.
Dieser Beitrag zur Entwicklung der Modellbahnerzeugnisse in der DDR erhebt selbstverständlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit. In diesem Rahmen konnten nur die wichtigsten Stationen einer jungen, aber erfolgreichen Erzeugnisgruppe im Industriezweig Spielwaren dargestellt werden.
Im Namen aller Werktätigen der Erzeugnisgruppe „Modellbahn, Modellbau und Zubehör" möchte ich der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" herzliche Glückwünsche zu ihrem 20. Geburtstag übermitteln, verbunden mit dem Wunsch, daß auch die zukünftige Zusammenarbeit zwischen der Modellbahnindustrie und der Zeitschrift im Interesse aller Modellbahnfreunde zu einer weiteren erfolgreichen Entwicklung der Modellbahnerzeugnisse führen möge.

Verfasser	Titel	Heft	Seite
—	Die 2-, 3- und 4achsigen Rekowagen der DR	3/63	65
G. Fromm/D. Schnabel	Ein Besuch im Mitropa-Reparaturwerk Gotha	5/63	125
—	Modernisierungs-Gepäckwagen	7/63	197
W. Jäckel/E. Müller	Die Rekowagen der Deutschen Reichsbahn	9/63	243
W. Jäckel/E. Müller	Die Rekowagen der Deutschen Reichsbahn (Schluß)	10/63	258
G. Fromm	Reisezugwagen der früheren Sächsischen Staatsbahn in der Nenngröße H0	4/64	114
—	Güterwagen mit dem Zeichen OPW	7/64	202
G. Fiebig	Älterer sächsischer ABC4i-Wagen	7/64	224
—	Motorkippwagen-Neuentwicklung aus Hennigsdorf	9/64	290
H. Janas	Neue Anschriften an Reisezugwagen	1/65	19
G. Köhler	Vierachsige Rekowagen der Deutschen Reichsbahn	2/65	37
H. Janas	Neue Wagennummern an den Güterwagen	2/65	43
R. Zschech	Die ersten Stadtbahnwagen Berlins	3/65	73
H. Köhler	Der Dritte im Bunde	3/65	74
R. Preuß	Änderungen der Nebenzeichen an Güterwagen	7/65	214
F. Hager/W. Jäckel	Die Entwicklung der Güterzuggepäckwagen	8/65	240
W. Hanusch	Gleisjochtransportwagen	10/65	286
K. Uhlemann	Vierachsiger gedeckter Wagen GG (GGw) der DR — Gattungszeichen 873 (für H0)	4/66	105
W. Hanusch	Behälterwagen f. staubförmige u. körnige Ladegüter	5/66	138
W. Hanusch	Muldenkippwagen für den Transport von Naßasche	1/67	11
G. Köhler	Fahrzeugpark der DR verjüngt sich	2/67	59
R. Preuß	Neue Gattungszeichen für Reisezugwagen	6/67	162
K. Uhlmann	Vierachsiger offener Wagen OOu (OOuw) der DR	2/68	46
J. Schnitzer	Freitragender Großraumkesselwagen für chemische Ladegüter	4/68	97
—	Einheitsmittelwagen für den Görlitzer SVT	5/68	153
K. Uhlemann	Sechsachsiger Schienenwagen SSyms (SSamm) der DR Gattungsnummer 810	7/68	200
E. Heinemann	Zweietagen-Schlafwagen	8/68	251
K. Uhlemann	Die Reisezugwagen d. Müglitztalbahn BC4i u. C4itr	10/68	304
K. Kirsch	Bahnpostwagen	11/68	323
K. u. H. Winkelmann	Schmalspurkalkwagen der Deutschen Reichsbahn	3/69	78
W. Hanusch	Vierachsiger Flachwagen zum Transport von Containern	4/69	104
G. Köhler	Neuer Standardwagen Typ YB/70 der DR	7/69	200
—	Büfettwagen der Deutschen Reichsbahn	12/69	375
—	Neue Bahnpostwagen der Deutschen Post	2/70	49
W. Hanusch	Zweiachsiger Rungenwagen — Typ Ralmms — der DR	4/70	99
—	Meßwagen für Kühlzüge	9/70	278
—	Neuer BDs-Wagen der Deutschen Reichsbahn	12/70	378
3. Gleise/Weichen/Signale/Kennzeichen u. a.			
F. Spranger	Selbständige Haltlicht- und Halbschrankenanlage	1/62	5
—	Freileitungsmaste	1/63	15
G. Fromm	Prellböcke — Vorbild und Modell	12/63	314
R. Zschech	Weiche mit Sonderprofil	2/64	52
H.-J. Straube	Wasserkräne der Deutschen Reichsbahn	12/65	360
F. Spranger	Zweispurige Gleise	4/68	114
F. Spranger	Zur Farbe unserer Hauptsignalflügel	11/68	327
S. Altmann	Die Fahrleitungssysteme der Deutschen Reichsbahn in Modellausführung	4/69	95
H. Gibtner	Aufstellung von Signalen bei der DR	7/69	240
H. Gibtner	Lichtzwergsignale bei der DR	8/70	240

DOKUMENTATION
der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner"

JAHRGÄNGE
1960–1970

A Lokarchiv
B Wissenswertes von der Eisenbahn
C Geschichte der Eisenbahn
D Aus dem Ausland
E Baupläne und Bauanleitungen für Triebfahrzeuge
F Baupläne und Bauanleitungen für Reisezugwagen, Güterwagen und sonstigen Fahrzeuge
G Baupläne und Bauanleitungen für Gebäude und Zubehör
H Anlagenbeschreibungen, Gleispläne, Gleise, Weichen, Signale, Anlagengestaltung
I Elektrotechnik und Schaltungen
K Normen und Normenprobleme
L Basteleien, Werkstattwinke und praktisches Arbeiten
M Modellbahnbetrieb, Modellbahnprobleme
N Verschiedenes
O Buchbesprechungen
P Aus dem Leben des DMV und der Arbeitsgemeinschaften
Q Schmalspurbahnen
R Nahverkehr
S Messeberichte / Industrieschau
T Bilddokumentation

A Lokarchiv

1. Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn
1.1. Dampflokomotiven
1.1.1. Schnellzuglokomotiven
1.1.2. Personenzuglokomotiven
1.1.3. Güterzuglokomotiven
1.1.4. Tenderlokomotiven
1.2. Elektrische Lokomotiven und Triebwagen
1.3. Triebfahrzeuge und Triebwagen mit Verbrennungsmotoren
1.4. Schmalspurlokomotiven
1.5. Sonderfahrzeuge / historische Fahrzeuge / Verschiedenes
2. Lokomotiven anderer Bahnverwaltungen
2.1. Dampflokomotiven
2.2. Elektrische Lokomotiven und Triebwagen
2.3. Triebfahrzeuge und Triebwagen mit Verbrennungsmotoren

1. Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn

1.1. Dampflokomotiven

1.1.1. Schnellzuglokomotiven

Verfasser	Baureihe	Achsfolge	Betriebsgattung	Bemerkung	Heft	Seite
W. Petznick	01^5	2'C 1'	S 36.20	—	3/63	79
H. Köhler	01^5	2'C 1'	S 36.20	Oel	7/64	223
M. Baumberg	18 201	2'C 1'	S 36.20	Umbau 61 002	4/62	107
	18 314	2'C 1'	S 36.19	Umbau bad. IV h	4/62	107
M. Baumberg	19^0	1'D 1'	S 46.18	sächs. XX-HV	5/65	155

1.1.2. Personenzuglokomotiven

Verfasser	Baureihe	Achsfolge	Betriebsgattung	Bemerkung	Heft	Seite
W.-Petznick	23	1'C 1'	P 35.18	Entwicklung BR 23_a	12/62	339
G. Fiebig	24	1'C	P 34.15	—	2/68	57
G. Fiebig	38	2'C	P 35.18	60 Jahre P 8	9/66	272

1.1.3. Güterzuglokomotiven

Verfasser	Baureihe	Achsfolge	Betriebsgattung	Bemerkung	Heft	Seite
G. Fiebig	55^{16-22}	D	G 44.16	pr. G 8	1/67	25

1.1.4. Tenderlokomotiven

Verfasser	Baureihe	Achsfolge	Betriebsgattung	Bemerkung	Heft	Seite
G. Fiebig	62	2'C 2'	Pt 37.20	—	11/68	345
G. Fiebig	64	1'C 1'	Pt 35.15	—	4/69	122
G. Fiebig	75^{66}	1'C 1'	Pt 35.16	ELNA	11/64	352
G. Fiebig/H. Köhler	86	1'D 1'	Gt 46.15	—	7/62	196
G. Fiebig	$92^{4,5-11}$	D	Gt 44.16	—	4/70	121
H. Siegel	98^0	B'B'	L 44.15	sächs. ITV	1/65	27

1.2. Elektrische Lokomotiven und Triebwagen

Verfasser	Baureihe	Achsfolge	Bemerkung	Heft	Seite
D. Bäzold	E 05	1'Co 1'	—	10/60	280
D. Bäzold	E 11	Bo'Bo'	—	9/61	243
G. Leonhardt	E 11	Bo'Bo'	—	5/63	118
D. Bäzold	E 15	(1'Bo) (Bo 1')	—	3/61	85
D. Bäzold	E 16/E 16^1	1'Do 1'	—	2/61	33
D. Bäzold	E 16^5	1'Do 1'	—	4/61	113
R. Zschech	E 19	1'Do 1'	—	12/63	333
D. Bäzold	E 21/E 21^5	2'Do 1'	—	5/61	139
—	E 71	B'B'	—	8/62	222
D. Bäzold	E 80	(A 1 A) (A 1 A)	—	10/61	271
D. Bäzold	E 95	1 Co + Co 1	—	8/60	224
G. Köhler	E 211	Bo'Bo'	—	9/66	281
H. Rasenberger	E 251	Bo'Bo'	—	12/64	370
H. Rasenberger	E 251	Bo'Bo'	50 Hz — Versuchslok	12/65	350
D. Bäzold	E 244 22	Bo'Bo'	—	3/68	89
H. Köhler	ET 91	B' 2'	Aussichtstriebwagen	11/60	304
H. Köhler	T 591/592	2 A + A 2	Speichertriebwagen	7/60	192

1.3. Triebfahrzeuge und Triebwagen mit Verbrennungsmotoren

Verfasser	Baureihe	Achsfolge	Bemerkung	Heft	Seite
H. Fleischer	V 15	B	—	11/60	300
W. Kunert	V 23	B	—	9/68	281
R. Albrecht	V 36	C	—	6/63	167
H. Fleischer	V 60	D	—	2/60	55

B Wissenswertes von der Eisenbahn

1. Lokomotivkunde

Verfasser	Titel	Heft	Seite
H. Fleischer	Die schädlichen Bewegungen der Lokomotive	1/60	19
H. Köhler	Wußten Sie das auch schon?	3/60	71
H. Köhler	Einzelteile der elektrischen Lokomotive	8/60	216
H. Köhler	Die äußere Steuerung an Dampflokomotiven	10/60	258
H. Köhler	Der Lebenslauf unserer elektrischen Lokomotiven	12/60	330
—	Die äußere Steuerung an Dampflokomotiven	3/61	67
H. Köhler	Romantik auch beim elektrischen Zugbetrieb	4/61	106
D. Bäzold	Die Bezeichnung und Einteilung der elektrischen Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn	1/62	3
W. Petrick	Die Entwicklung der Dampflokomotive der Baureihe 23	12/62	339
G. Leonhardt	Zwei neue Baureihen elektr. Lokomotiven f. d. DR	5/63	118
R. Zschech	25 Jahre elektrische Lokomotiven E 19	12/63	333
P. Standke	Die feuerlose Dampflokomotive	1/65	22
H. Kirchhoff	Ölhauptfeuerung oder Ölzusatzfeuerung auf Dampflokomotiven	7/65	212
K. Jünemann	„Röchelanna" oder „Springender Hirsch"?	8/65	224
G. Fiebig	60 Jahre P 8	9/66	272
—	Gleiche Baureihe und doch Unterschiede.	1/67	16
H. Jenke	Vom Propellertriebwagen zum Görlitzer SVT 18.16	4/67	95
—	Was ist ein Giesl-Ejektor?	5/67	148
R. Scheffler	Abschied von der „84"!	6/67	190
G. Fiebig	Die preußischen T-9-Lokomotiven	7/67	194
D. Wünschmann	Die allerletzte Stunde der 60 002	8/67	235
G. Fiebig	40 Jahre Baureihe 24	2/68	57
D. Bäzold	Die Nebenbahn Murnau-Obergammergau und die Lokomotiven der Baureihe E 69	4/68	103
G. Fiebig	40 Jahre Baureihe 62	11/68	345
D. Bäzold	Die elektrischen Schnellzuglokomotiven der KPEV (Teil 1)	12/68	373
D. Bäzold	Die elektrischen Schnellzuglokomotiven der KPEV (Teil 2)	1/69	25
D. Bäzold	Die elektrischen Schnellzuglokomotiven der KPEV (Teil 3)	3/69	83
G. Fiebig	40 Jahre Baureihe 64	4/69	122
—	DR mit neuen Triebfahrzeugnummern	8/69	251
W. Petznick	Rückblick auf das Rekonstruktionsprogramm der Dampflokomotiven	9/69	281
G. Köhler	Die neuen Tfz. Nummern der DR: Guß und Form	2/70	32
G. Fiebig	Die Güterzugtenderlokomotiven der Baureihe $92^{4,5-11}$	4/70	121
—	Neue Kennzeichnung der Triebfahrzeuge der DR	7/70	206
R. Eckelt	Hohe Schule für Lokführer	10/70	305
R. Eckelt	‚130' — Die neue Großdiesellokomotive	10/70	306
R. Eckelt	Ein Lebenswunsch ging in Erfüllung	12/70	353

2. Wagenkunde

Verfasser	Titel	Heft	Seite
H. Köhler	Ersatz-Packwagen	2/60	32
—	Kühlwagen der Gattung Tehs 50 der DB	6/60	163
—	Personenzug-Packwagen Pwi Pr 05	8/60	223
D. Klubescheidt	Pneubereifte Eisenbahnwagen	7/61	178
G. Fromm	Die Personenwagen der Müglitztalbahn	6/62	155
S. Wagner	Überkritisches Laufwerk	12/62	316
W. Fritzsche	Mehrzweck-Kühlwagen aus Dessau	2/63	53

Verfasser	Titel	Heft	Seite
K. Pfeiffer	Zahnradtriebwagen Reihe 5099 der Österreichischen Bundesbahn	9/65	281
D. Klubescheidt	Dieselelektrische Lokomotiven der Rumänischen Staatsbahnen	8/61	217
G. Köhler	6achsige dieselelektrische Lokomotive aus der SR Rumänien	6/68	185
R. Zschech	Dieseltraktor Tm 307 der SBB	6/64	188
D. Klubescheidt	Die 6000-PS-Lokomotive der SBB	7/64	217
L. Kotnauer	Dieseltriebwagen der CSD (Baujahr 1933)	1/60	26
R. Zschech	Diesellokomotive der Baureihe T 334.0 der CSD	6/62	163
M. Fleischer	Nebenbahn-Dieseltriebwagen Baureihe M 230 und Beiwagen BALM der tschechoslowakischen Staatsbahn	8/62	224
W. Gatte	Diesellokomotive der Baureihe T 678.0 der CSD	7/63	196
K. Jüneeaan	Dieselelektrische Schmalspurlokomotive Baureihe T 47 der CSD	11/66	340
W. Kunert	Die zweiachsigen Triebwagen der Baureihe M 120.4 der CSD	4/68	121
W. Kunert	Dieselhydraulische Triebwagen der Baureihe M 286.0 und M 296.1 der CSD	6/69	185
W. Kunert	Schwere dieselelektrische Rangierlokomotive T 669.0 der CSD	7/69	217
W. Kunert	Entwicklung der Diesellokomotive bei der CSD	1/70	25
G. Köhler	Neuentwickelte Diesellokomotive T 478.3 der CSD	12/70	373
H. Kohlberger	Sowjetische Rangierlokomotive mit hydraulischem Getriebe der Baureihe TGM-10	5/62	135
H. Fleischer	3000-PS-dieselhydraulische Lokomotive der Sowjetischen Staatsbahn	4/63	109
—	Dieselhydraulische Lokomotive der sowjetischen Staatsbahnen Baureihe TG 16	10/67	317
Taube	Wann wird die TE 109 als Modell erscheinen?	6/69	140
R. Zschech	C'C'-Diesellokomotiven der Baureihe ML 4000 für die USA	2/64	59
H. Fleischer	600-PS-diesel-elektrische Lokomotive der volkseigenen Industrie der Volksrepublik Ungarn Type DVM 2-2	1/61	16
R. Zschech	750-PS-Diesellokomotiven aus der CSSR	11/62	302
R. Layda	Dieselhydraulische Streckenlokomotive der SGB Baureihe 2020	8/63	223
W. Glatte	Zwei dieselhydraulische 4000-PS-Lokomotiven	11/63	307
—	Dieselhydraulische Lokomotive TG 3000	12/63	330
A. Horn	Neue Versuchslokomotive der SGP	10/65	314
G. Köhler	2200 PS-dieselhydraulische Lokomotive von der SGB	3/66	89
G. Köhler	Dieselelektrische Lokomotive Baureihe T 478.1 von CKD	4/67	121
W. Kunert	Dieselhydraulische Lokomotive V 30 für die Indonesische Staatsbahn	6/67	185
R. Schindler	Dieselelektrische Lokomotive der Steiermärkischen Landesbahnen (Spurweite 760 mm)	6/69	171
G. Köhler	Ceylon kaufte 14 Dieselloks in der DDR	3/70	89

Verfasser	Baureihe	Achsfolge	Bemerkung	Heft	Seite
G. Köhler	V 100	B'B'	—	4/63	123
G. Köhler	V 180	B'B'	—	4/66	121
W. Kunert	V 200	Co'Co'	—	2/67	57
W. Kunert	V 300	Co'Co'	—	10/69	308
—	V 300	Co'Co'	Maßskizze	11/69	339
G. Dietz	VT 137 060	Bo' 2'	mit VS 145 010	9/60	252
G. Fiebig	VT 137 055 VT 137 11—116	2'Bo' 2'Bo'	—	7/61	197
G. Fiebig	VT 133/VT 135	Wismarer-Schienenbus Bauart „Hannover"		1/68	25
G. Köhler	VT 2.09[2]	1 A	mit VS 2.08[2]	8/69	249
G. Köhler	VT 4.12	(1A) (A1)	—	6/64	192
G. Köhler	VT 18.16.01	B'2' + 2'2' + 2'2' + 2'B'	—	5/63	140

1.4. Schmalspurlokomotiven

Verfasser	Baureihe	Achsfolge	Bemerkung	Heft	Seite
K. u. H. Winkelmann	V 10 C	C	—	4/69	121

1.5. Sonderfahrzeuge/historische Fahrzeuge/Verschiedenes

Verfasser	Titel	Heft	Seite
G. Fromm	Die Lokomotiven der Baureihe 12^{70} (ex. pr. S 1)	3/60	66
—	Lokomotiven der Bauart Mallet und Garratt	5/60	134
E. Hülzenbecher	Die Nebenfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn	7/60	195
H. Schulz-Maritus	30 Jahre Propeller-Triebwagen	10/60	262
H. Schulz-Maritus	75 Jahre Omnibus-Lokomotiven	10/60	282
G. Fromm	Die ältesten Dampftriebwagen der deutschen Eisenbahn	11/60	296
H. Fleischer	Dampflokomotive „Saxonia" der Leipzig-Dresdner Eisenbahn und Diesellokomotive V 180 der DR	12/60	327
G. Fiebig	Umgewandelte elektrische Triebzüge	1/62	23
G. Fiebig	Zwei ältere 1'C 1'-Lokomotiven	10/62	279
Matthes	Eine kaum bekannte Lokomotive	2/63	46
P. Jurkowsky	Schnellfahrlokomotive S 2/6 der ehemaligen Bayrischen Staatsbahn	5/63	139
R. Zschech	30 Jahre „Fliegender Hamburger"	6/63	156
G. Fiebig	Speichertriebwagen der ehemaligen Sächsischen Staatsbahn	9/63	251
W. List	Zur ex. pr. T 3	11/63	304
K. Jünemann	Der Lokomotor	2/64	48
R. Zschech	Benzoltriebwagen der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahn	4/64	109
G. Meyer	Abschied von der sächsischen VII TS	7/64	227
G. Fiebig	Die Gelenk-Dampflokomotiven der deutschen Staatsbahnen Teil 1	7/66	211
G. Fiebig	Die Gelenk-Dampflokomotiven der deutschen Staatsbahnen Teil 2	8/66	249
H. Kohlberg	Auch eine „Ellok"	11/66	345
—	Mallet-Lokomotive VIII C	2/67	45
G. Köhler	Dieselelektrische Lokomotiven aus dem LEW Hennigsdorf	3/67	89
G. Fiebig	Der Wismarer Schienenbus Bauart „Hannover"	1/68	25
G. Fiebig	40 Jahre Baureihe 24	2/68	57
K. Winkelmann	Deutz-Kleindiesellokomotiven KG 160 B mit Gelenkwellenantrieb	10/68	313
G. Köhler	Neuer 4achsiger Oberleitungs-Revisionstriebwagen der DR	6/69	176
G. Fiebig	Zweikraftlokomotiven der Deutschen Reichsbahn	11/69	345

Verfasser	Titel	Heft	Seite
D. Bätzold	Die Atlantik-Lokomotiven der KPEV	8/70	249
D. Bäzold	2'B 2'-Schnellfahrlokomotive der KPEV	9/70	269
—	220-PS-Diesellokomotive aus wissenschaftlich-produktivem Studium	9/70	272
D. Bäzold	Die 2'B 2'-Schnellfahrlok der KPEV im Bild	11/70	330
G. Fiebig	Eilzuglok der ehemaligen sächsischen Gattung VIII_1 und ihr Modell	11/70	345

2. Lokomotiven anderer Bahnverwaltungen

2.1. Dampflokomotiven

Verfasser	Titel	Heft	Seite
W. Kunert	Güterzugdampflokomotive der Baureihe 556.0 der CSD	7/67	217
W. Kunert	Dreizylinder-Tenderlokomotiven der Baureihen 476.1 und 477.0 der CSD	9/67	285
W. Kunert	Güterzuglokomotive der Baureihe 534.0 der CSD	8/68	249
W. Kunert	Schnellzuglokomotiven 498.0 und 498.1 der CSD	5/70	153
L. Graupner	Dampflokomotive der Baureihe 141 P der Französischen Staatsbahn	10/65	313

2.2. Elektrische Lokomotiven und Triebwagen

Verfasser	Titel	Heft	Seite
R. Delie	Elektrische Bo'Bo'-Lokomotiven der Belgischen Eisenbahnen		
D. Bäzold	Die Viersystemlokomotiven Baureihe 160 der SNCB	5/69	153
R. Zschech	Die Co'Co'-Ellok-Baureihe 6 Y_2 der Volksrepublik China	12/61	327
—	Schnellfahrlokomotive der Baureihe 03	7/65	217
D. Bäzold	Elektrische Lokomotive E 344 01 der DB	8/65	249
D. Bäzold	E 410 der DB	8/66	246
—	Viersystemlokomotive E 410 001 der DB	3/67	76
D. Bäzold	Die Viersystemlokomotiven E 410 der DB	8/67	249
M. Kinze	Zweisystem-Elloks der Baureihen BB 25 100 und BB 25 200 der SNCF	11/65	345
D. Bäzold	Viersystemlokomotiven Baureihe CC 40 100 der SNCF	10/69	313
G. Fiebig H. Köhler	Elektrische Schnellzuglok der Reihe E 646 für die italienischen Staatsbahnen (FS)	2/63	51
D. Bäzold	Elektrische Lokomotive Reihe 441 der Jugoslawischen Staatsbahn	7/70	217
D. Klubescheidt	Elektrische Lokomotive EL 14 der Norwegischen Staatsbahnen — NSB —	3/70	75
D. Bäzold	Co'Co'-Lokomotive der Reihe EL 15 der Norges Statsbaner (NSB)	6/70	185
H. Köhler	Neue elektrische Rangier- und Nahgüterzuglokomotive Reihe 1062 für die Österreichischen Bundesbahnen	5/60	141
R. Zschech	Der Gepäcktriebwagen Baureihe 4061 der Österreichischen Bundesbahnen	11/61	299
K. Pfeiffer/H. Köhler	Neubau elektrischer Lokomotiven bei den ÖBB	1/63	23
R. Zschech	Neue elektrische Triebzüge der ÖBB	10/63	279
R. Zschech	Ellok 1067 der ÖBB mit elektro-hydraulischem Antrieb	1/65	21
H. Köhler	Die schwedischen Lokomotiven der Gattung Da — eine moderne Ellok mit Stangenantrieb	4/60	111

Verfasser	Titel	Heft	Seite
K.-J. Zurawski	Mehrzwecklokomotive der Baureihe Rb für die Schwedische Staatsbahn (SJ)	6/65	182
D. Klubescheidt	Ein bemerkenswerter Triebwagen der Schweizerischen Bundesbahnen (BFe 4/4)	8/61	205
D. Klubescheidt	Elektrische Schmalspurlokomotive der SBB	5/63	142
D. Klubescheidt	Elektrische Lokomotive Re $4/4^{II}$ der SBB	12/64	383
D. Klubescheidt	Pendelzug-Triebwagen RBe 4/4 der SBB	9/65	272
R. Zschech	Rangierlokomotiven der SBB für mehrere Stromsysteme	10/65	307
R. Zschech	Der elektrische Triebzug Reihe EM 475.0 der CSD	3/62	79
H. Krampe	Die tschechoslowakische Ellok 669.1	2/63	38
H. Fleischer	Elektrische Lokomotive der Baureihe E 479.0 der CSD	10/64	319
D. Bäzold	Co'Co'-Wechselstromlokomotive Baureihe S 699 der CSD	10/66	313
G. Fiebig	Eine neue Ellok für die Bahnen der UdSSR	1/60	24
H. Kohlberger	Eine moderne Ellok auf sowjetischen Bahnen — die achtachsige N-8	2/62	51
R. Zschech	Vorort-Triebzug ER 1 der sowjetischen Staatsbahnen	9/62	251
D. Bäzold	Co'Co'-Wechselstromlokomotive Reihe K der Sowjetischen Eisenbahnen	6/66	185
D. Klubescheidt	Die neue BLS-Lokomotive Ae 8/8	3/60	86
D. Klubescheidt	Neue BLS-Gleichrichterlokomotive Ae $4/4^{II}$	2/66	57
—	Nicht den „Transalpin“	11/61	293
R. Zschech	Die neuen Silberpfeile der Köln-Bonner Eisenbahn AG	5/66	153
K.-J. Zurawski	Zweistrom-Triebwagen ET 10.103 der Montafonerbahn Bludenz-Schrans	12/66	373
—	50-Hz-Bo'Bo'-Lokomotive aus den Pilsner Skoda-Werken	7/68	217
G. Köhler	Dreiteiliger Triebwagenzug MX für Budapest	9/70	281

2.3. Triebfahrzeuge und Triebwagen mit Verbrennungsmotoren

Verfasser	Titel	Heft	Seite
R. Delie	Diesellokomotive der Baureihe 201 der Belgischen Staatsbahn	4/65	123
H. Köhler	Diesel-hydraulische Rangierlokomotive der Baureihe V 60 (DB)	6/60	168
D. Bäzold	Dieselhydraulische Mehrzwecklokomotive V 160 der DB	3/64	91
—	Diesellokomotive der Baureihe V 100 der DB	9/64	287
B. Sachse	TEE VT 11^5 der westdeutschen Bundesbahn	2/65	59
M. Kinze	Dieselhyraulische Schmalspurlokomotive V 51/52 der DB	12/65	373
M. Kinze	Dieselelektrische Lokomotive der Baureihe BB 67 000 der SNFC	8/64	255
G. Köhler	Dieselhydraulische Lokomotive der Baureihe 69 000 der SNCF	1/66	25
G. Köhler	Diesellokomotive „Kestrel“ der Britischen Eisenbahnen	12/69	373
R. Zschech	Diesellokomotive mit hydraulischem Einzelachsantrieb Reihe 2043 der ÖBB	5/64	159
A. Horn	Der neue Transalpin der ÖBB	8/65	253

Ing. GOTTFRIED KÖHLER

Neuentwickelter Doppelstockwagen aus Görlitz

Wie schon im „Modelleisenbahner", Heft 6, als Kurzinformation veröffentlicht wurde, stellte der VEB Waggonbau Görlitz auf der diesjährigen Leipziger Frühjahrsmesse einen Doppelstockwagen aus, der im übrigen von der Messeleitung die Goldmedaille zuerkannt bekam. Dieses Fahrzeug entstand in Erweiterung des Erzeugnisprogramms und verspricht eine hohe Wirtschaftlichkeit im Betriebseinsatz. Es vereint in sich die jahrzehntelangen Erfahrungen der Görlitzer Waggonbauer, die schon über 2000 doppelstöckige Fahrzeuge, allerdings stets in Zugeinheiten, ausgeliefert haben. Nun sind die speziellen Vorteile des Fahrzeugtyps für den freizügigen Einsatz je nach dem Verkehrsaufkommen in Verbindung mit der vollen Ausnutzung des Regellichtraums nutzbar gemacht worden. Es gelang, eine Sitzplatzmasse, bezogen auf die Eigenmasse, von 339 kg zu erzielen, denn in dem 44 t schweren und 26 800 mm langen Fahrzeug stehen 130 Sitzplätze zur Verfügung. Des weiteren sollen noch die 208 Stehplätze genannt sein, wodurch es möglich ist, bei einer Besetzung mit 338 Reisenden (maximale Auslastung des Wagens etwa 69 t) eine Achslast von nur 17,25 Mp zu erzielen.
Das Projekt für dieses Fahrzeug entstand im VEB Waggonbau Görlitz in Gemeinschaftsarbeit mit der Deutschen Reichsbahn, der Polnischen Staatsbahn sowie den Instituten für Schienenfahrzeuge, für Leichtbau und für Gestaltung.

1. Fahrzeugaufbau

Der doppelstöckige Wagenkasten ruht auf Drehgestellen der Bauart Görlitz VI. Gestaltet wurde der Wagenkasten nach dem Prinzip der Flächenbauweise, wobei das Kastengerippe aus Leichtbauprofilen St 38 zusammengefügt ist und korrosionsträger Stahl St 35/50 für die Außenwandbeblechung Verwendung fand. Das Dach, die Wände und der Fußboden erhielten als Wärmeisolation umhüllte Matten aus superfeinen Glasfasern. Der gesamte Wagenkastenrohbau wurde mit einem Antidröhnmittel auf Bitumenbasis ausgestattet. An jeder Wagenlängsseite befinden sich zwei Einstiegschiebetüren mit einer lichten Weite von 1 805 mm, die pneumatisch zu verschließen sind. Die Stirnwandtüren wurden wie die der einstöckigen Schnellzugwagen ausgeführt; die gesamte Übergangseinrichtung entspricht den Bedingungen des UIC-Merkblattes 561, wodurch das Kuppeln mit jedem anderen Schnellzugwagen möglich ist.

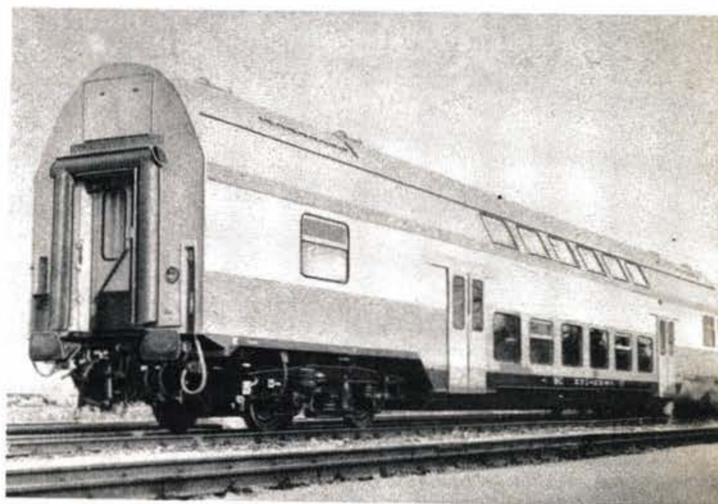
2. Laufwerk und Bremse

Zum Einsatz gelangen Drehgestelle der Bauart Görlitz VI mit Achs- und Wiegenschraubenfederung. Die Achsen werden von einseitig angeordneten GfK-Federblatt-Achslenkern, die am Achslagergehäuse und am Drehgestellrahmen befestigt sind, geführt. Der Wagenkasten wird über zweiseitig angeordnete Gleitstücke abgestützt; des weiteren ist das Drehgestell in der Mitte mit dem Wagenkasten durch den drehelastischen Zapfen verbunden, der die horizontalen Kräfte zu übertragen hat. Über vier nachstellbare Pendel ist die Wiege des Drehgestells aufgehängt, wobei die Wiege über zwei Lenker verschleißarm am Drehgestell angelenkt wird. Die Wagenkastenquerbewegungen, die zwischen dem Drehgestellrahmen und der Wiege entstehen, werden von horizontal angeordneten hydraulischen Stoßdämpfern aufgenommen.
In der Mitte des Schraubenfedersatzes der Wiege befinden sich vier Notpendel, die bei einem Bruch der Wiegenpendel ein Herabfallen der Wanne und der sich darin abstützenden Bauteile verhindern.
Als Bremsausrüstung kommt eine selbsttätige, indirekt wirkende Druckluftbremse der Bauart KE mit selbsttätig regulierter Lastabbremsung zum Einsatz.
Bei Verwendung von Scheibenbremsen mit automatischer Lastabbremsung ist der Einsatz der Doppelstockwagen im Geschwindigkeitsbereich bis 140 km/h möglich; sonst, bei Verwendung einer Klotzbremse, liegt dieser Maximalwert bei 120 km/h.

3. Innenausrüstung

Der Doppelstockwagen hat vier Fahrgasträume, und zwar je einen Großraum im Unterstock und Oberstock sowie je einen am Fahrzeugende über den Drehgestellen, im sogenannten Zwischenstock. Letztere sind relativ klein, sie haben nur jeweils vier Doppelsitze und einen Notsitz.

Gesamtansicht des neuen Görlitzer Doppelstockwagens



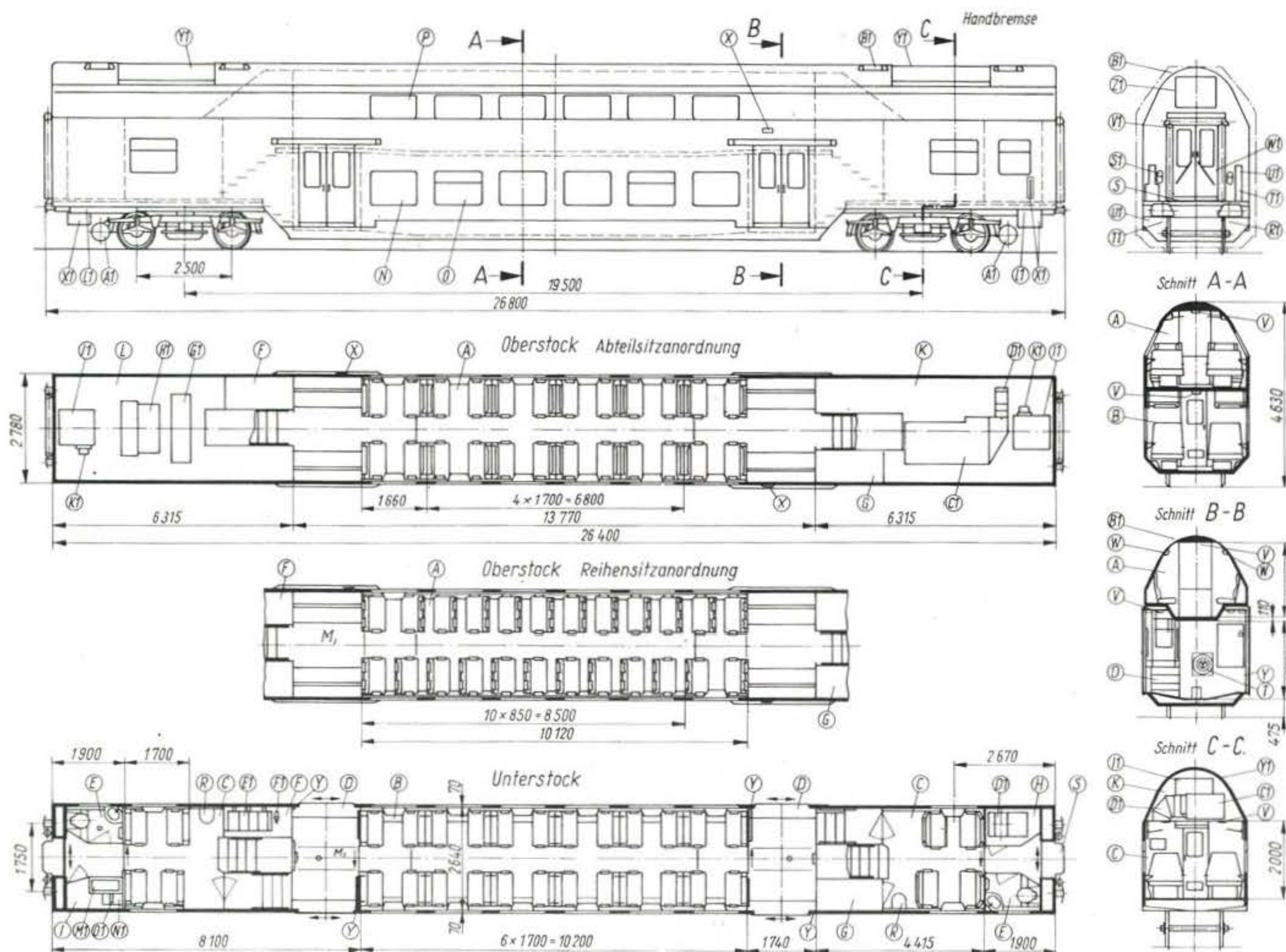
Im Unterstock-Großraum, der mit den Einstiegräumen etwa niveaugleich ist, sind 48 Sitzplätze untergebracht. Der Fahrgastraum im Oberstock hat 64 Sitzplätze, wovon 48 in Reihe angeordnet wurden.
Die Ausstattung des letztgenannten Raumes ist besonders großzügig gewählt, das Sitzgestühl hat leuchtend rote Bezüge und die Seiten- sowie Trennwände erhielten eine dunkle Holzimitation (Material Sprelacart).
An jedem Wagenende ist eine Toilette eingebaut worden. Des weiteren befindet sich an einem Wagenende (Handbremsende) die Luftheizungsanlage, während an der anderen Seite das Schaltgerüst und die Gleichrichter für die Generatoren untergebracht wurden.
Die Fensterbreite in allen Fahrgasträumen beträgt 1 200 mm, in den Toiletten 800 mm. Sowohl Klapp- als auch Festfenster wurden eingebaut. Im Oberstock sind Hebefenster, die durch ein Federausgleich ein leichtes Öffnen und Schließen ermöglichen. Thermoscheiben, die nicht beschlagen, wurden außer bei den Klappfenstern installiert, wodurch auch eine bessere Isolation erzielt werden konnte.

4. Technische Ausrüstung

Der Doppelstockwagen hat eine selbsttätig regelbare Luftheizung, die zu den Großräumen im Ober- und Unterstock sowie zu den Einstiegsräumen geführt ist. Von einem Luftheizgerät wird die Frisch- oder Umluft aufgeheizt, in die Abteilkanäle geleitet und unter den Sitzen ausgeblasen. Das Heizgerät enthält neben dem Lüfter je einen Wärmetauscher für Dampf- und elektrische Beheizung. Primär geregelt wird thermostatisch, die Sekundärregelung erfolgt elektronisch. Bei

Ansicht, Draufsicht und einige Schnittdarstellungen mit Bauteilkennzeichnung und Bemaßung

A	*Fahrgastraum im Oberstock*	S	*Übergangseinrichtung*	K1	*Warmwasserbereiter*
B	*Fahrgastraum im Unterstock*	T	*Handbremse*	L1	*Wasserstandsanzeiger*
C	*Fahrgastraum im Zwischenstock*	V	*Deckenbeleuchtung*	M1	*Schaltgerüst*
D	*Einstiegraum*	W	*Orientierungsbeleuchtung*	N1	*Gleichrichter*
E	*Toilette*	X	*Meldeleuchte für Türschließeinrichtung*	O1	*Elektronisches Temperaturregelgerät*
F	*Batterieraum*	Y	*Betätigung für Türschließeinrichtung*	R1	*Kabelhalterkasten*
G	*Raum für Hilfseinrichtungen*	A1	*Druckluftbehälter*	S1	*Zugschlußleuchte*
H	*Filterraum*	B1	*Lüfter*	T1	*Kupplung für elektrische Heizung (3 kV)*
I	*Schaltraum*	C1	*Luftheizgerät*	U1	*Kupplung für Fremdeinspeisung (380 V)*
K	*Dachraum HBrE*	D1	*Zuluftkanal*	V1	*13polige UIC-Kupplung (Steckdose)*
L	*Dachraum NHBrE*	E1	*Batteriekasten*	W1	*13polige UIC-Kupplung (Stecker)*
N	*Festfenster*	F1	*Batteriekastenlüfter*	X1	*Griff und Tritt für Rangierer*
O	*Klappfenster*	G1	*Batterieladegerät*	Y1	*Dachklappe*
P	*Hebefenster*	H1	*Hochspannungsgerätekasten*	Z1	*Stirnwandklappe*
R	*Klappsitz*	I1	*Wasserbehälter*		



Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemenischaften und von Interessenten zu „Wer hat – wer braucht?" sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41II. Die bis zum 8. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Coswig (Anhalt)

Herr Erich Ließ, Friedensstraße 13, gründete eine neue Arbeitsgemeinschaft, die sich unserem Verband angeschlossen hat.

Nauendorf (b. Halle [Saale])

Herr Otto Krüger, Gemeindeschwesternstation, sucht zwecks Gründung einer Arbeitsgemeinschaft noch weitere Interessenten.

AG 1/11 „Verkehrsgeschichte Berlin"

Am Mittwoch, dem 27. September 1972, findet um 17.30 Uhr in der ehemaligen Fahrkartenausgabe Greifenhagener Straße (S-Bahnhof Schönhauser Allee), folgender Vortrag statt. „Die Vorprojekte für die Elektrifizierung der Berliner S-Bahn". Leitung: Dipl.-Ing. Hütter.

Zentrale Arbeitsgemeinschaft Berlin

Fachvortrag anläßlich des Fahrplanwechsels zum Thema: „Wie entsteht ein Fahrplan" am Freitag, dem 29. September 1972 um 18.00 Uhr im Kulturraum des MfV, 108 Berlin, Joh.-Dieckmann-Str. 42.

Thalheim

Die AG 6/25 Thalheim veranstaltet am 1. September 1972 in Wolfen, Haus der Jugend, einen Lichtbildervortrag über die Strecke Bitterfeld – Stumsdorf und deren Entwicklung. Beginn: 18.30 Uhr.

Bezirksvorstand Erfurt

Am Sonnabend, dem 16. September 1972, veranstaltet der BV Erfurt seine diesjährige Sonderfahrt für Eisenbahnfreunde von Zella-Mehlis über Schmalkalden – Wernshausen – Meiningen nach Suhl. Abfahrt gegen 8.30 Uhr, Ankunft gegen 16.00 Uhr. Anschließend gemütliches Beisammensein im Klubraum des Bahnhofs Suhl.

Mitteilungen des Generalsekretariats

Wir weisen darauf hin, daß ab sofort die Mitgliedsbücher der Mitglieder des DMV nur gültig sind, wenn die Kontrallmarke für das laufende Kalenderjahr eingeklebt ist. Sollten Mitglieder noch nicht im Besitz der Kontrollmarke sein, wenden sie sich umgehend über die Leitung ihrer Arbeitsgemeinschaft an den zuständigen Bezirksvorstand.
Wir erinnern die Leiter der Arbeitsgemeinschaften nochmals daran, daß sie für die Einhaltung der Bestimmungen des Arbeits- und Brandschutzes innerhalb ihres Bereiches voll verantwortlich sind. Anleitung für die Einhaltung der Bestimmungen geben die örtlichen Dienststellen der Deutschen Reichsbahn bzw. die örtliche Arbeitsschutzinspektion und die Feuerwehr.
Ab sofort besteht für Bürger der DDR die Möglichkeit, unbrauchbare Lokschilder aus dem Bestand der Deutschen Reichsbahn zu erwerben. Preislisten mit Angaben der Lieferbedingungen sind beim Generalsekretariat und allen Bezirksvorständen erhältlich.
Beim Bezirksvorstand Magdeburg (301 Magdeburg, Karl-Marx-Straße 253) sind noch Aufnäh-Embleme „DMV" zum Preis von 0,60 M erhältlich. Versand erfolgt per Nachnahme.

Helmut Reinert, Generalsekretär

(Fortsetzung von S. 276).

einem vollbesetzten Wagen und bei reinem Frischluftbetrieb sind 15 m³ Frischluft je Stunde und Person verfügbar, was eine Luftrate von 2 000 m³/h entspricht. Die Temperatur kann durch einen Wahlschalter zwischen 20 °C und 26 ° eingestellt werden. Diese Anlage übernimmt bei Sommerbetrieb die Lüftung der Fahrgasträume.
Die Dampfzusatzheizung im Zwischenstock, in den Toiletten sowie die Beheizung des Waschwassers erfolgt über ein Niederdruckdampfsystem. Der Wagen verfügt über eine durchgehende Hauptdampfleitung. Des weiteren ist eine Temperaturregelung über elektrische Heizkörper mit einer Leistung von je 850 W in den oben genannten beiden Räumen möglich.
Zur Energieversorgung sind zwei Drehstromgeneratoren, 4,5 kW eingesetzt, die an den beiden Drehgestellen montiert wurden. Die Generatoren arbeiten über elektronische Regelgeräte auf das 24-V-Bordnetz. Des weiteren ist eine NC-Batterie 24 V, 2 × 375 Ah installiert, die bei Stillstand des Fahrzeugs die elektrischen Verbraucher versorgt.
Über Kupplungseinrichtungen an den Wagenstirnwänden ist bei Stillstand des Fahrzeugs aus dem stationären Netz die Fremdeinspeisung mit Drehstrom 380/220 V, 50 Hz möglich.

5. Technische Daten

Spurweite	1 435 mm
Länge über Puffer	26 800 mm
Drehzapfenabstand	19 500 mm
Drehgestellachsstand	2 500 mm
Fahrzeughöhe von SO	4 630 mm
Fahrzeugbreite über Bodenwannenblech	2 780 mm
Anzahl der Sitzplätze	130
Anzahl der Stehplätze	208
Eigenmasse (ohne Wasser)	44 t
Dienstgewicht	69 Mp
Höchstgeschwindigkeit	120/140 km/h

Literatur

Informationsmaterial der VVB Schienenfahrzeuge
Kasiske, H., u. a.: Neuentwicklung Doppelstock-Standardwagen DBme, DET, Berlin 20 (1972) 3, S. 122–130.

WISSEN SIE SCHON ...

● daß in der Sowjetunion auch künftig der Straßenbahn eine große Bedeutung beigemessen werden wird, allerdings mit völlig gewandeltem Profil?
Schnellstraßenbahnen werden mit sechs- und achtachsigen Zügen für 220 bis 280 Personen auf eigenem Bahnkörper verkehren und dabei 70 km/h erreichen. Kreuzungsfrei soll der Betrieb durch Tunnels bzw. Hochbahnanlagen werden. Solche Projekte liegen bisher vor für die Städte Wolgograd, Kiew, Saratow, Irkutsk, Odessa u. a. *Ab.*

● daß in diesem Jahre der Internationale Eisenbahn-Verband (UIC), dem auch die Deutsche Reichsbahn angehört, sein 50jähriges Bestehen feiert? Diesem Verband gehören inzwischen 48 Bahnverwaltungen an, nachdem unlängst die brasilianische Eisenbahn „Companhia Paulista de Estrados de Ferro" und die Eisenbahngesellschaft „Kinshasa-Dilolo-Lubumbashi" aufgenommen wurden. Allein 26 Mitgliedsbahnen liegen in Europa, 12 in Afrika und 8 in Asien, je eine in Nord- und Südamerika. Eine Reihe von Bahnverwaltungen der sozialistischen Länder, wie die DR, PKP und ČSD gehören neben der UIC noch der OSShD an. *Re.*

● daß die Deutsche Reichsbahn diesen neuen 32achsigen Tiefladewagen in Dienst gestellt hat? Mit einer Eigenmasse von 259 t nimmt er Lasten bis zu einer Tragfähigkeit von 450 t auf.
Aus zwei 16achsigen Fahrgestellhälften besteht dieses Schwerlastfahrzeug, bei dem das Ladegut in der Mitte eingehangen wird. Das Ladegut muß demzufolge selbsttragend ausgeführt sein.
Die Länge des gesamten Fahrzeugs, über Puffer gemessen, beträgt im leeren Zustand 51 820 mm, die maximale Fahrzeuglänge darf beladen 64 820 mm nicht überschreiten. *K.*

● daß es seit nunmehr 51 Jahren die Scharfenbergkupplung gibt?
Nachdem das System dieser Spezialkupplung bereits im Jahre 1903 von ihrem Erfinder, Ingenieur Karl Scharfenberg, als Patent angemeldet worden war, wird sie erst seit 1921 industriell hergestellt. Die besondere Technik dieser Kupplung, die mit einem einfachen Bewegungsablauf beim Kupplungsvorgang eine sichere mechanische und gleichzeitig elektrische Verbindung zwischen zwei Schienenfahrzeugen gewährleistet, ermöglichte es, daß diese Kupplung in 38 Ländern der Erde zum Einsatz kam. *Schi.*

Lokfoto des Monats

(Seite 279)

Fast so alt wie unsere Fachzeitschrift ist auch die Neubau-Güterzug-Tenderlokomotive der BR 83[10] der DR, die im Jahre 1955 geschaffen wurde. In ihrem Aufbau ähnelt sie sehr der BR 65[10] und ist wie diese auch als Mehrzwecklok ausgebildet. Die Achslast beträgt 15 Mp (Betriebsgattung: 47.15), Geschwindigkeit 60 km/h. Es wurden jedoch nur 27 Stück gebaut, da auch diese Dampflokreihe demnächst durch die neue Traktion abgelöst sein wird.

Elektrotechnik bei Modelleisenbahnanlagen

Unter diesem Thema fand am 4. März 1972 in der Rbd Dresden eine gemeinsam vom Bezirksvorstand Dresden und der Technischen Kommission veranstaltete Ideenkonferenz statt. Dem Aufruf waren 90 Modelleisenbahner, u. a. aus den Bezirken Cottbus, Halle und Magdeburg gefolgt. Einleitend gab Frd. H. O. Voigt als Leiter der Technischen Kommission den Stand der Auswertung der Ideenkonferenz am 18. April 1970 bekannt, in der u. a. ein Baukastensystem für Modelleisenbahnanlagen vorgeschlagen wurde. Frd. Ilgner, AG Marienberg, und Frd. Fickler, AG „Saxonia", berichteten über weitere Erfahrungen mit dieser Bauweise, die anläßlich des MOROP-Kongresses der Öffentlichkeit als „Standardisiertes Modellbahnsystem" (SMBS) vorgestellt worden ist.

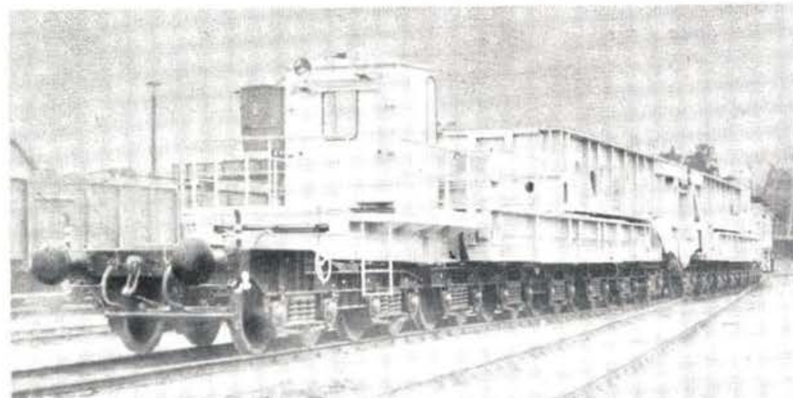
Einleitend zum Themenkomplex „Elektrotechnik bei Gemeinschaftsanlagen" gab Frd. Dr. Schönberg als Diskussionsleiter einen Überblick über elektrotechnische Forderungen. Im Abschnitt über sicherheitstechnische Forderungen wurde auf die Maximalspannungen, die auch bei der Zusammenschaltung von Stromkreisen oder Anlagen und Anlagenteilen einzuhalten sind, sowie auf die Belastungswerte von Leitungen hingewiesen. An Hand vorgelegter Schaltbilder erläuterte Frd. Müller, AG Karl-Marx-Stadt, am Beispiel einer viergleisigen Harfe eine Fahrstraßenschaltung in verschiedenen Kombinationen der Relais mit Dioden und Transistoren.

In der Einleitung zum Themenkomplex „Fahrsteuerung" gab Frd. Dr. Schönberg einige Beispiele bekannter Verfahren und Möglichkeiten neuer Lösungen mittels elektronischer Bauelemente an. Besonders auf dem Gebiet der Impulssteuerung sind durch die Anwendung von Thyristoren Fortschritte zu erwarten, z. B. in Verbindung mit der Anschnittsteuerung. Frd. Büttner, AG „M. M. v. Weber", sprach über die Vor- und Nachteile der Proportionalimpulssteuerung. Frd. Dahl, AG 4/7 Magdeburg, erläuterte Möglichkeiten der Verbesserung der an der HfV Dresden angewendeten NF-Steuerung. Frd. Krüger, Dittmannsdorf, schlug eine Steuerung durch Synchronmotore vor.

Auch zum Themenkomplex über Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung bieten sich neben mechanischen und elektromechanischen Lösungen elektronische Verfahren an. Verschiedene Beispiele wurden u. a. in Bastlerliteratur veröffentlicht, berücksichtigen aber nicht immer die Belange der Modelleisenbahn. Frd. Voigt, AG „M. M. v. Weber", führte an einer Anlage und mit unterschiedlichen Triebfahrzeugen eine sogenannte Kaskaden-Schaltung vor, bei der je drei Brems- und Anfahrabschnitte mit eingestellten Spannungen gespeist werden. Frd. W. Schönberg, AG „M. M. v. Weber", erläuterte eine elektronische Schaltung nach dem Prinzip der Spannungssteuerung. In der Diskussion zu diesem Themenkomplex kam nochmals zum Ausdruck, daß die Bremsverzögerung weiterhin aktuell ist, sich aber nur die Verfahren durchsetzen werden, bei denen ein sicheres Anhalten beliebiger Triebfahrzeuge erreicht wird.

Im letzten Teil über verschiedene Probleme informierte Frd. Häßlich, AG Meißen, über einen Unterflur-Weichenantrieb, der die verschiedenen Forderungen weitgehendst erfüllt. Frd. Fickert, AG „M. M. v. Weber", ergänzte die Angaben durch Anwendungsmöglichkeiten derartiger Antriebe und forderte abschließend die interessierten Modelleisenbahner auf, bei der Entwicklung von industriell anwendbaren Lösungen mitzuwirken, z. B. für einen kommutatorlosen Motor.

Im Schlußwort dankte der Vorsitzende des BV Dresden, Frd. Krause, allen Modelleisenbahnern, die zum Gelingen der Ideenkonferenz beigetragen haben. Wenn trotz der Konzentration auf Themenkomplexe die Aufgaben nicht bis zur praktischen Nutzung behandelt werden konnten, so sollte dies evtl. durch Problemdiskussion, Bildung von Arbeitsgruppen oder Koordinierung durch die Technische Kommission angestrebt werden. **Schulz**



Güterzug-Tenderlokomotive der Baureihe 83^{10} der DR *Foto: Manfred Weisbrod, Leipzig*



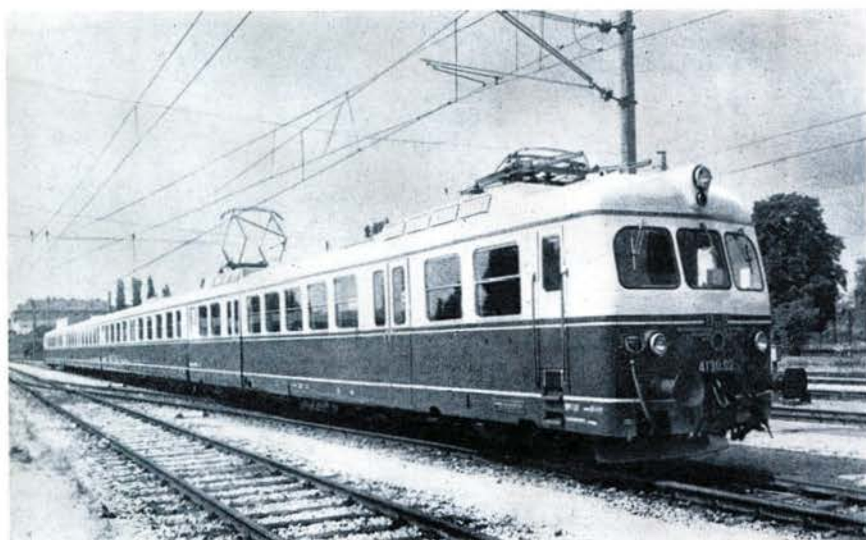


interessantes von den eisenbahnen der welt + +





Mitten hinein in das Börzsöny-Gebirge, im Norden Budapests gelegen, führt eine Schmalspurbahn von nur 600 mm Spurweite, die von der MÁV betrieben wird. Auch hier hat bereits die Dieseltraktion die Dampflokomotiven abgelöst.
Unser Bild zeigt einen Zug dieser Bahn im Bf Paphegy. Foto: R. Preuß, Berlin



Als im Jahre 1958 die ÖBB den Städteschnellzug „Transalpin" zwischen Wien und Zürich/Basel in Betrieb nahmen, fehlte es zunächst an geeigneten Fahrzeugen. Deshalb modifizierte man damals zuerst Triebzüge der Nahverkehrsserie BR 4030 für diesen Einsatz und bezeichnete sie als BR 4130. Als 1965 spezielle Neubauten beschafft waren, wurden diese vier Einheiten wieder verdrängt. Jetzt werden sie durch einen Umbau weitgehend an die vorhandene Großserie 4030 angeglichen. Foto: Surdej, Wien



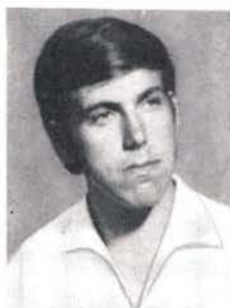
Die einzige Schmalspurbahn von 750-mm-Spurweite der ČSD führt von Frýdlant nach Hermanice. Sie wurde am 25. August 1900 in Betrieb genommen und besaß in Hermanice einen Anschluß zu der sächsischen Schmalspurbahn von Zittau.
Unser Bild zeigt die Diesellokomotive T 47 010 in Frýdlant.

Foto: R. Preuß, Berlin



Drei Modelleisenbahner-Generationen kommen zu Wort

Anläßlich des 20jährigen Geburtstages unserer Fachzeitschrift haben wir drei Mitglieder unseres Verbandes – einen 20jährigen, einen 40jährigen und einen 60jährigen Modelleisenbahner – im Hinblick auf ihre persönliche Verbindung zur Modellbahn und zu unserer Zeitschrift interviewt.







Lutz Keilholz, Fernmeldemonteur im VEB FFAB Berlin, aus Berlin-Friedrichshagen

Red.: „Herr Keilholz, Sie sind jetzt genau so alt wie unsere Zeitschrift, also 20 Jahre. Wie kamen Sie zur Beschäftigung mit unserem Hobby?"

Herr K.: „Als 8jähriger Junger Pionier bekam ich zum Geburtstag eine Spielzeugbahn der Nenngröße S, dadurch wurde bereits mein Interesse an der Modellbahn recht früh geweckt. Bald erkannte ich aber, daß man in H0 mehr anfangen konnte. So schloß ich mich zunächst mit Schulfreunden zusammen, und wir bauten zu Hause eine schöne H0-Anlage auf."

Red.: „Wie wurden Sie Leser unserer Zeitschrift?"

Herr K.: „Ich stieß vor etwa zehn Jahren beim Einkauf in einem Fachgeschäft auf die Zeitschrift und hatte von meinem Taschengeld noch gerade eine Mark übrig, so kaufte ich sie mir, und seither bin ich ihr ständiger Leser. Sie war es schließlich auch, die mich den Weg zum DMV der DDR finden ließ. Ich gehöre heute zur ZAG Berlin, Gruppe Marx-Engels-Platz."

Red.: „Hat Ihnen unsere Zeitschrift bisher das gegeben, was Sie sich von ihr wünschten?"

Herr K.: „Ja, unbedingt, ich schätzte vor allem immer die detaillierten Bauanleitungen und Anlagenfotos, aber im übrigen auch alle Berichte vom Vorbild. Die Zeitschrift ist für mich nicht nur eine angenehme Lektüre, sondern stets auch eine konkrete Anleitung zum Handeln. So baute ich bisher u. a. schon eine Drehscheibe nach einer Bauanleitung. Kurz und gut, ich finde die Zeitschrift Klasse. Zu ihrem Geburtstag wünsche ich ihr, daß sie allezeit so bleiben möge!"

Red.: „Vielen Dank, Herr Keilholz, für Ihre Ausführungen!"

Olaf Herfen, Dipl.-Ing., aus Dresden

Red.: „Herr Herfen, Sie sind ja vielen Lesern durch Ihre langjährige Beschäftigung mit der Modellbahn und durch wiederholte erfolgreiche Teilnahme an Internationalen Modellbahnwettbewerben kein Unbekannter mehr. Gestatten Sie, daß wir Ihnen heute – als 40jährigem – einige Fragen stellen.
Wie kamen Sie also zur Modelleisenbahn?"

Herr H.: „Nun, schon als kleiner Junge hat mich immer die große Eisenbahn fasziniert. Der bekannte Wunsch so vieler Jungen, einmal Lokführer zu werden, war damals bei mir besonders ausgeprägt und ging dann auch im Verlaufe meines Studiums in Erfüllung. Leider fehlte es aber meiner Mutter trotz ihrer fleißigen Arbeit am nötigen Geld, meinem Kinderwunsch nach einer Modellbahn nachzukommen. Mit 14 Jahren habe ich mir dann in den Schulferien als Hilfsarbeiter den Grundstock, eine kleine Märklin-H0-Bahn, verdient. Damit wurde aber auch der Wunsch wach, bald weitere Lokomotiv- und Wagentypen zu besitzen, so begannen damals schon erste Eigenbauversuche. Bis jetzt habe ich 12 Lokomotivmodelle gebaut, die bei Modellbahnwettbewerben mehrmals erste Preise errangen."

Red.: „Wie wurden Sie mit unserer Fachzeitschrift bekannt?"

Herr H.: „Ich weiß noch, als vor nunmehr 20 Jahren Ihr Heft 1 des 1. Jahrganges erschien. Damals baute ich gerade eine 41er. Dazu benötigte ich häufig Material aus einem Fachgeschäft, wo ich dann auch zum erstenmal Bekanntschaft mit dem ‚Modelleisenbahner' schloß. So bin ich vom ersten Heft an Abonnent."

Red.: „Was gab Ihnen bisher unsere Zeitschrift für Ihre Beschäftigung mit der Modellbahn?"

Herr H.: „In den 20 Jahren habe ich vieles aus der Fachzeitschrift lernen und andererseits habe ich durch eigene Veröffentlichungen einige meiner Gedanken verallgemeinern können. Natürlich gab es in diesen vergangenen 20 Jahren, wie wohl überall im Leben, Höhen und Tiefen. Die Zeitschrift hat als Initiator des Internationalen Modellbahnwettbewerbs eine ganz entscheidende Bewegung zur Steigerung des Niveaus des Modellbahnbaus hervorgerufen. Als Mitglied der internationalen Jury stellte ich fest, daß, angespornt durch diesen Leistungsvergleich, wir Modelleisenbahner der DDR ein hohes internationales Ansehen erworben haben, was sich nicht zuletzt auch in der Aufnahme des Verbands in den Modellbahn-Verband Europa (MOROP) äußerte.
‚Der Modelleisenbahner' hat ja sehr viel zur Bildung des DMV der DDR beigetragen und dessen Wege eigentlich geebnet. Als sein jetziges Organ trägt er ebenfalls viel zu einer guten Verbandsarbeit bei. Er sollte noch mehr die guten Gedanken der Mitglieder aufgreifen und publizieren, wie z. B. die beiden Ideenkonferenzen des BV Dresden.
Abschließend wünsche ich unserem Verbandsorgan eine weitere erfolgreiche Entwicklung."

Red.: „Auch Ihnen herzlichen Dank für diese Wünsche und Gedanken."

Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List", Dresden

Red.: „Herr Professor, Sie sind jetzt 60 Jahre alt. Von Gründung unserer Fachzeitschrift an sind Sie dabei. Wie kam es eigentlich, daß Sie sich so intensiv mit der Modellbahn beschäftigten?"

Prof. K.: „Von klein auf habe ich eine besondere Vorliebe für Modelle, ich spielte zunächst mit Holzfigürchen, Tieren und Fahrzeugen aus dem Erzgebirge und betrachtete die Miniaturbahn als notwendige Ergänzung dieser Welt im kleinen."

Red.: „So befassen Sie sich also seit mehr als 50 Jahren mit der Modelleisenbahn bzw. deren Vorläufern?"

Prof. K.: „Das kann man nicht sagen. Ich tauschte später die Holzfiguren mit der Zinnfigur und wollte gern dazu die passende Eisenbahn haben. Außerdem war der Geldbeutel meiner Mutter klein, und in unserem möblierten Zimmer hätte eine große Anlage, Spur 0 oder 1, keinen Platz gehabt. So fiel die Wahl auf eine sogenannte Starkstrombahn in 0. Weichen für elektrische Bahnen waren zu teuer. Es war daher natürlich, daß ich die Beschäftigung mit dieser Art „Modellbahn" bald wieder aufgab."

Red.: „Seit wann befassen Sie sich nun intensiver mit der Modellbahn?"

Prof. K.: „Sie werden lachen. Ich hatte gerade meinen Dipl.-Ingenieur gebaut, also vor 35 Jahren, da zeigte mir ein guter Freund Fahrzeuge und Gleise der damals neuen Märklin-00-Tischbahn. Nun hätte ich so etwas ja schon 15 Jahre früher besessen, denn es gab in meiner Kinderzeit die 00-Bahn von Bing. Aber die Sache hatte einen Haken. Diese Schwachstrombahn wurde mit einem Trafo betrieben, der für uns einfach zu teuer war."

Red.: „Wurde denn Ihre Starkstrombahn nicht mit Trafo betrieben?"

Prof. K.: „Nein, es gab damals Lampen-Widerstände, mit denen das Gleis direkt ans Netz geschlossen wurde. Weil dies nicht ungefährlich war, durfte ich nicht ohne mütterliche Aufsicht spielen und hatte deswegen noch ein oder zwei Uhrwerkloks, falls ich einmal allein war. Eines Tags wurde der Lampen-Widerstand angeblich in Reparatur gegeben, und ich sah ihn niemals wieder."

Red.: „Sie haben zahlreiche Artikel und auch zwei Bände über die Funktion von Modellbahnen geschrieben und sich eine umfangreiche Sammlung angelegt. Was nun sammeln Sie insbesondere?"

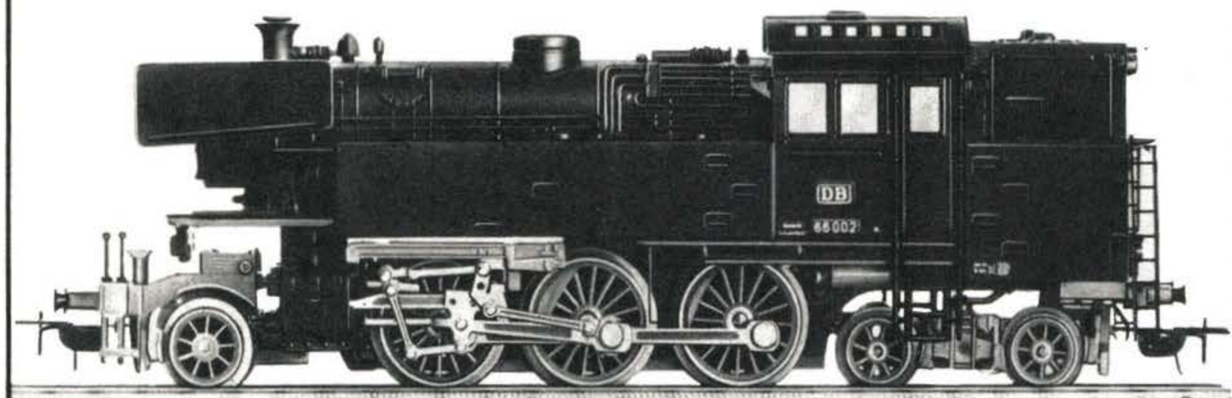
Prof. K.: „Leicht ist das nicht zu beantworten, und es hat sich auch mit den Jahren geändert. Zunächst Modelleisenbahnen in H0. Sie wissen ja, daß unser Eisenbahnbetriebsfeld in der Hochschule auf Grund meiner Untersuchungen in dieser Nenngröße aufgebaut ist. Es kamen später Fahrzeuge und Gleise in TT und N hinzu. Und neuerdings sammele ich auch Material in 0 und 1. Schließlich möchte ich als Verantwortlicher für die Standardisierung von Modelleisenbahnen in Europa Erfahrungen auf einem breiten Sektor besitzen und beziehe daher mit Dampf und mit Uhrwerk betriebene Modelle in meine Untersuchungen mit ein."

Red.: „Welche Pläne haben Sie für die Zukunft?"

Prof. K.: „Ich bemühe mich, das Normenwerk NEM in enger Zusammenarbeit mit dem Technischen Ausschuß des MOROP zu erneuern und eine Dokumentation aufzubauen, die sich zunächst nur auf Modellfahrzeuge erstrecken soll. Ich bin der Ansicht, daß dabei die Vorläuferin Spielzeugeisenbahn einzubeziehen ist. Hoffentlich bewahrt man diese Zeugen früherer Entwicklungsstufen auf und verhindert, daß sie auf dem Schrotthaufen landen. Unsere Zeitschrift hat bisher gerade in der Normenarbeit meine Bemühungen stets unterstützt, und ich wünsche und hoffe, daß auch in den nächsten zwei Jahrzehnten „Der Modelleisenbahner" auf der Höhe seiner Aufgaben bleiben möge!"

Red.: „Wir danken Ihnen, Herr Professor, und wünschen Ihnen noch viele Jahre guter Gesundheit und erfolgreicher Zusammenarbeit."

NEU VON PIKO
BR 66



Dieses Modell ist in echter PIKO-Vorbildtreue der Personenzug-Tenderlokomotive BR 66 der DB nachgestaltet. Die Vorbildlok wurde nach damaligen neuesten Erkenntnissen des Lokomotivbaus konstruiert und noch 1955 in Dienst gestellt. Sie sollte veraltete Fahrzeuge älterer Baureihen ablösen. Die fortschreitende Elektrifizierung und der Einsatz von Dieselloks trugen jedoch dazu bei, daß die Serienfertigung nach gewisser Zeit wieder eingestellt wurde. — Immer auf der richtigen Spur von bewährten oder seltenen Exemplaren des Lokomotivbaus nahm PIKO die Produktion wieder auf: die BR 66 als exklusives H0-Modell. Der Antrieb erfolgt durch einen leistungsstarken Permanentfeldmotor. Haftreifen auf einer der drei Antriebsachsen sorgen für hohe Zugkraft. Die Geschwindigkeit des funkentstörten Fahrzeugs ist dem Vorbildtempo angepaßt. Und wie immer bei PIKO: hervorragend fein detailliert und beschriftet. Ein Modell, wie es sein soll.

Bei PIKO ist man eben immer auf der richtigen Spur!

PIKO
MODELLBAHN

container-transport



auf schiene und straße

CTS – Container-Transportsystem. Nicht mehr im Kommen – schon da. Auch bei der TT-Bahn. Zunächst die Containerwagen: Plattformwagen, jeweils mit zwei Containern beladen. Zum Beispiel mit Deutrans-Containern. Oder mit denen der EUROCONTAINERLINES. Wenn Sie wollen, auch mit Kühlcontainern der DR. Oder mit den knallroten cti-Containern. Für den Abtransport der Container zur Fabrik sorgt der Sattelschlepper (Art.-Nr. 8730). Und für den Containerbahnhof stehen zum Stapeln einzelne Container, je zwei in einem Beutel, zur Verfügung (Art.-Nr. 7710).

CTS – Container-Transportsystem. Die moderne Güterbeförderungsart im TT-Format. Daher auch für Sie: Immer aktuell bleiben – mit Berliner TT-Bahnen fahren!





VEB Berliner TT-Bahnen, 1055 Berlin

Selbst gebaut

Dem Charakter dieses Geburtstagsheftes entsprechend möchten wir dieses Mal auch diese Standardseite besonders thematisch gestalten. In vier Bildern zeigen wir den Entwicklungsgang eines bekannten und erfahrenen Modellbau-Selbstbauers, Herrn Horst Kohlberg aus Erfurt, den er in den vergangenen 20 Jahren genommen hat.

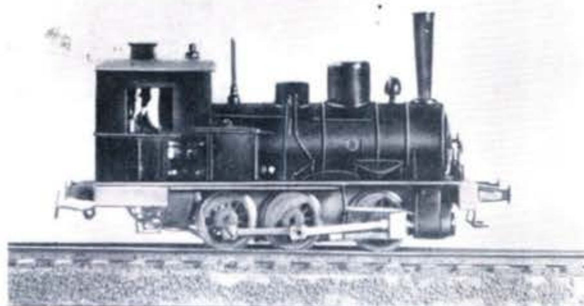
Bild 1 Schon zu Beginn der 50er Jahre entstand diese Lokomotive der BR 89 (pr T 3). Es war sozusagen sein Erstlingswerk. Das größte Problem waren damals die Räderbeschaffung und die Unterbringung des großen Motors, gab es doch noch keine PIKO-Motoren. Die Räder wurden also auch selbst angefertigt.

Bild 2 Im Jahre 1954 rief unsere Redaktion bekanntlich zum ersten Male zu einem Modellbahn-Wettbewerb auf. Herr K. baute seinerzeit gerade an der damals modernen Diesellok der DB-BR V 80 und beteiligte sich dann mit diesem Modell. Ein 5. Platz war sein Lohn dafür.

Bild 3 Wenige Jahre später hingen die Trauben für die Wettbewerbsteilnehmer schon höher. Mit dieser BR 74 (ex pr T 11) errang Herr K. im Jahre 1957 beim Modellbahn-Wettbewerb einen 3. Platz.

Bild 4 Im Jahre 1966 fertigte Herr K. dieses Modell einer Lokomotive der BR 36 (ex pr P 4) an. Er sandte es nach Budapest, wo der Internationale Modellbahn-Wettbewerb im Rahmen des MOROP-Kongresses stattfand. Sein diesmaliger Erfolg: Wiederum ein 3. Platz!

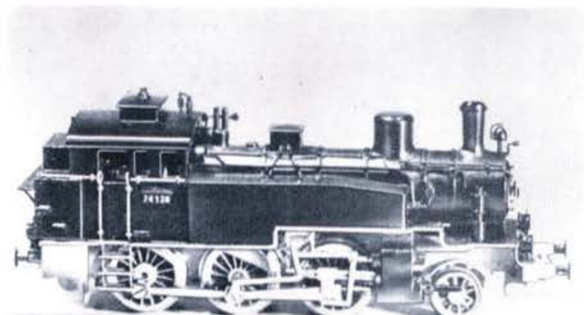
Die Fotos beweisen, daß man sich als Modellbauer im Laufe der Jahre im Hinblick auf seine Fertigkeiten steigern kann und daß immer bessere Modelle das Ergebnis sind. Nicht zuletzt hat Herrn K. nach seiner eigenen Einschätzung auch viel unsere Fachzeitschrift mit ihren Beiträgen, Bauplänen und Erläuterungen weitergeholfen.



1

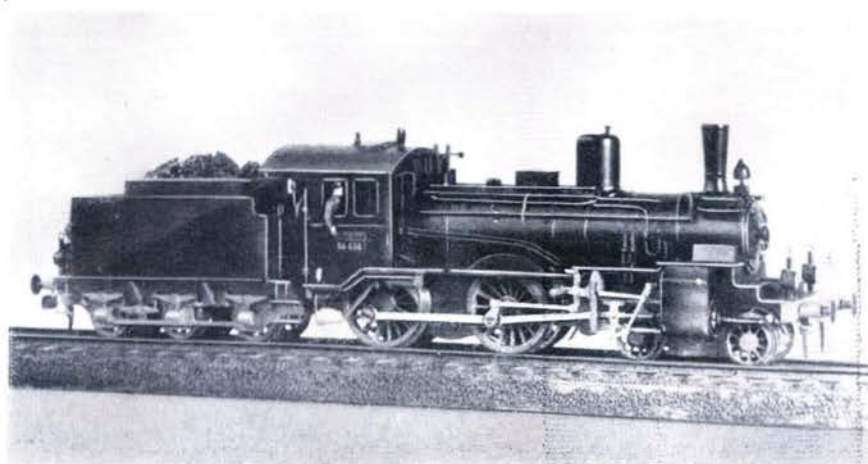


2



3

4



Fotos:
L. Barthel, Erfurt (2)
F. Hornbogen, Erfurt (2)


94 1292-5